



LIIKENNE- JA  
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Ohjelmia ja strategioita 1/2008



# Toiminta- ja taloussuunnitelma 2009–2012

## **Toiminta- ja taloussuunnitelma 2009–2012**

Liikenne- ja viestintäministeriö  
Ohjelmia ja strategioita 1/2008

ISSN 1457-747X (painotuote), 1795-4037 (verkkojulkaisu)  
ISBN 978-952-201-603-4 (painotuote), 978-952-201-604-1 (verkkojulkaisu)

Graafinen suunnittelu  
Workshop Pälvä Oy

Valokuvat  
Ministereiden ja kansliapäällikön kuvat: Anna Huovinen

Muut kuvat:  
Antero Aaltonen (sivut 10, 18 ja kannen iso kuva)  
Tarja Hoikkala/Kuvatoimisto Vastavalo (sivu 23)  
Pasi Hytti /Tekes (sivu 8)  
Panu Pälviä (sivut 9, 13)  
Henry Söderman/Merentutkimuslaitos (sivu 35)  
Vesa Vehmanen/Suomen Akatemian kuvapankki (sivu 16)  
Finnairin kuvapankki (sivut 6, 29, 32)  
Näkövammaisten keskusliiton kuvapankki (sivu 15)  
[www.ilmastonmuutos.info](http://www.ilmastonmuutos.info) > Kuvapankki (sivu 26)

Paino  
Edita Prima, Helsinki 1/2008

# Sisällys

<b>Esipuhe</b> .....	5
<b>Viestintäpolitiikka</b> .....	6
Arjen tietoyhteiskunnan edistäminen .....	8
Elinvoimainen ja kilpailukykyinen viestintäala .....	9
Viestinnän infrastruktuuri .....	10
Media, digitaaliset sisällöt ja palvelut.....	13
Osallisuutta edistävä tietoyhteiskuntapolitiikka.....	15
<b>Liikennepolitiikka</b> .....	16
Liikennejärjestelmä edistää hyvinvointia ja elinkeinoelämän kilpailukykyä .....	18
Liikenneturvallisuus parhaiden EU-maiden tasolle.....	23
Liikenne torjumaan ilmastonmuutosta .....	26
Toimialan tuottavuus paremmaksi .....	29
<b>Liiketoiminnan ohjaus</b> .....	32
<b>Hallinnonalan ohjaus</b> .....	33
Hallinnonalan rakenteiden ja toiminnan kehittäminen .....	33
Rahoitus ja omaisuus.....	35
<b>Liitteet</b>	
Liite 1: Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määrärahat 2007–2012.....	36
Liite 2: Liikenneverkkojen palvelutaso .....	38
Liite 3: Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastot, laitokset ja liikelaitokset.....	40

## Liikenne- ja viestintäministeriön

### toiminta-ajatus

Liikenne- ja viestintäministeriö edistää yhteiskunnan toimivuutta ja väestön hyvinvointia huolehtimalla siitä, että kansalaisten ja elinkeinoelämän käytössä on laadukkaat, turvalliset ja edulliset liikenne- ja viestintäyhteydet sekä alan yrityksillä kilpailukykyiset toimintamahdollisuudet.

### visio

Suomi on eturivin maa liikenteen ja viestinnän laadussa, tehokkuudessa ja kansainvälisessä osaamisessa.

### arvot

Osaaminen  
Linjakuus  
Yhteistyö

## Esipuhe



*Anu Vehviläinen*

Anu Vehviläinen  
liikenneministeri



*Suvi Lindén*

Suvi Lindén  
viestintäministeri



*Harri Pursiainen*

Harri Pursiainen  
kansliapäällikkö

Liikenne- ja viestintäministeriön toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2009–2012 laaditaan poikkeuksellisen haastavana ajankohtana. Viestinnän ja liikenteen merkitys yhteiskunnan ja talouskasvun kannalta on kasvanut huomattavasti viime vuosina. Haasteet ovat muuttuneet globaalimmiksi sähköisen viestinnän kehittyessä ja ilmastomuutoksen uhatessa. Suomen kannalta merkittävää on myös Venäjän talouskasvu.

Keväällä 2007 toimintansa aloittaneen pääministeri **Matti Vanhasen** II hallituksen ohjelmassa on linjattu viestinnän ja liikenteen toimialojen tärkeimmät tavoitteet. Hallitusohjelman tavoitteet tarkentavat konkreettisella tavalla liikenne- ja viestintäministeriön valmistelemia viestinnän ja liikenteen strategioita. Viestintäpoliittisen strategian tavoitteena on ollut vastata teknologisen kehityksen sekä toimintaympäristön muutosten myötä syntyneisiin uusiin haasteisiin. *Liikenne 2030* -strategia on ollut ministeriön laatima ehdotus ja keskustelunavaus liikennepoliittisiksi linjauksiksi.

Teknologian nopea kehittyminen tuo tullessaan suuria muutoksia viestintämarkkinoille ja viestintäpolitiikkaan sekä antaa uusia mahdollisuuksia ratkaista liikenteen turvallisuus- ja sujuvuusongelmia. Erityisen haasteellista on parantaa viestintäelinkeinon kilpailukykyä sekä sopeutua uuteen eurooppalaiseen lainsäädäntökehikseen ja globalisaatioon.

Viestintäpolitiikan *Arjen tietoyhteiskunta* -strategia pyrkii vastaamaan teknologisen kehityksen ja toimintaympäristön muutosten antamiin haasteisiin. Arjen tietoyhteiskunta tarvitsee toteutuakseen koko yhteiskunnan aktiivista osallistumista. Tarvitaan myös uskallusta sekä uskoa siihen, että teknologisen kehityksen tuomia mahdollisuuksia kannattaa hyödyntää.

Eduskunnalle kevätistuntokaudella 2008 annettavassa liikennepoliittisessa selonteossa linjataan liikennepolitiikan pitkän ajan tavoitteet. Selonteon aikataulusta johtuu, että tässä toiminta- ja taloussuunnitelmassa ei esitetä uusia isoja linjauksia. Erityisesti liikennealojen vastuunkanto ilmastomuutoksesta sekä siihen liittyvät toimet leimaavat vahvasti tulevaa toimintaa.

Ilmaston lämpeneminen uhkaa koko maapalloa. Suomi on sitoutunut kasvihuonekaasujen vähentämiseen kansainvälisin sopimuksin. Myös liikennepäästöt on käännettävä laskuun. Tämä vaatii suunnan muutosta liikennepoliitikassa. Liikenteen kysynnän vähentäminen, energiatehokkuuden parantaminen sekä uusien vähäpäästöisten polttoaineiden käyttöönotto vaativat toimia. Ympäristöön liittyy myös toinen uhka: meriliikenteen kasvu Itämeren ja Suomenlahden alueilla kasvattaa onnettomuusriskiä.

Venäjän sekä Aasian maiden nopea talouskasvu tuo uusia mahdollisuuksia Suomen kaupalle ja teollisuudelle. Logistinen osaaminen ja turvallisuus ovat tehneet kauttakulkuliikenteestä houkuttelevaa. Tämän edun vastapainona on liikenteestä aiheutuvat haitat pystyttävä pitämään kohtuullisina.

Toiminta- ja taloussuunnitelma on laadittu valtiovarainministeriön ohjeiden mukaisesti. Valtioneuvosto ja valtiovarainministeriö eivät ole ottaneet kantaa suunnitelmaan.

Helsingissä 19. päivänä joulukuuta vuonna 2007

# Viestintäpolitiikka

## VISIO

Reilu, kilpailtu ja jatkuvasti kehittyvä toimintaympäristö, jolla tarjotaan monipuolisia, edistyksellisiä, luotettavia ja käyttäjäystävällisiä viestintäpalveluja tasa-arvoisesti kaikkien käyttöön.





● Tieto- ja viestintäteknologialla on yhä suurempi merkitys kansalaisten ja yritysten arkipäivässä. Teknologinen kehitys luo jatkuvasti uusia mahdollisuuksia parantaa kansalaisten päivittäistä elämää ja työn tuottavuutta. Uudet palvelut ja teknologia tarjoavat lukuisia sovellusalueita elinkeinoelämälle ja julkiselle sektorille. Tieto- ja viestintäteknologian mahdollistamat uudet toimintatavat parantavat yritysten tuottavuutta ja kilpailukykyä ja avaavat uusia liiketoimintamahdollisuuksia. Tieto- ja viestintäteknikan käyttöön otolla ja hyödyntämisellä voidaan lisätä ihmisten välistä tasa-arvoa, sosiaalisia kontakteja ja osallisuutta sekä helpottaa tiedon ja palveluiden saantavuutta. Sen vuoksi niitä on syytä yhteiskunnallisin toimin edistää.

Nopea teknologinen kehitys tuo väistämättä tullessaan isoja muutoksia viestintämarkkinoille ja viestintäpolitiikkaan. Toimintaympäristöä muuttavat tekniikoiden konvergenssi, uudet langattomat verkkotekniikat, ip-pohjainen verkkoarkkitehtuuri sekä itseohjautuvat päätelaitteet. Muutos tulee huomioida viestintäpolitiikan valmistelussa. Erityisen haasteellista on parantaa koko viestintäelinkeinon kilpailukykyä sekä sopeutua eurooppalaiseen lainsäädäntökehykseen ja globalisaatioon. Viestintäpolitiikka on keskeistä myös tietoyhteiskuntapolitiikan kannalta. Tietoyhteiskunnan kehittäminen edellyttää aktiivista viestintäpolitiikkaa. Viestintäpolitiikka antaa välineitä turvalliseen ja toimivaan yhteiskuntaan ja tehoa yritysten toimintaan.

Kehitys sisältää kuitenkin myös uhkia. Kansalaisten eriarvoisuuden lisääntyminen sekä tietoturvallisuuden ja yksityisyyden suojan heikkeneminen ovat suuria haasteita. Tekniikka muuttuu yhä mutkikkaammaksi, ja osalla kansalaisista on vaikeuksia sopeutua uuteen yhä teknisempään toimin-

taympäristöön. Kriittisimmillään tämä uhkaa yhteiskunnan ja talouden toimivuutta, koska nyky-yhteiskunta on yhä riippuvaisempi tieto- ja viestintäteknikasta ja -järjestelmistä.

Mediatoimiala digitalisoituu. Analogisten televisioverkkojen digitalisoinnin myötä televisiokanavien määrä on moninkertaistunut. Ohjelmistojen tarjonta myös muissa verkoissa lisääntyy. Uudet, käyttäjien itsensä tuottamat sisällöt ja yhteisöllisyys yleistyvät erityisesti internetissä, mikä muuttaa käyttäjien viestintätottumuksia ja suhdetta mediaan. Huomiota vaativat myös elinkeinoelämän perusoikeudet kuten omaisuuden suojan turvaaminen. Sananvapauteen ja muihin perusoikeuksiin liittyvät sääntelykysymykset korostuvat. Laadukkaan sisällön merkitys kasvaa ja sisältöjen oikeuksiin liittyvät kysymykset tulevat entistä tärkeämmiksi.

Tietoyhteiskuntapolitiikan on edistettävä osallisuutta. Ikääntyvän väestön sekä erilaisten erityisryhmien edellytykset ja valmiudet hyödyntää tieto- ja viestintäteknologiaa ovat kokonaisuus, johon on suunnittelukaudella kiinnitettävä paljon huomiota.

Euroopan unionin sähköistä viestintää koskeva lainsäädäntö uudistetaan suunnittelukaudella merkittävilta osin. On perusteltua olettaa, että uudistukset uhkaavat viedä kansallisen viestintäpolitiikan yhä enemmän EU-ohjauksen piiriin. Haasteena on säilyttää tarkoituksenmukainen ja kansalliset erityispiirteet huomioon ottava sähköisen viestinnän sääntely. Globaaliin tietoyhteiskuntapolitiikkaan tähtäävät prosessit, kuten globaali internetin hallinto sekä kehitysmaiden tietoyhteiskuntakehityksen tukeminen, yleistyvät.

**Viestintäpolitiikka arjen tietoyhteiskunnassa voidaan jakaa kolmeen kokonaisuuteen:**

- viestinnän infrastruktuuri,
- osallisuuden edistäminen sekä
- media, digitaaliset sisällöt ja palvelut.

## VIESTINTÄPOLITIikka ARJEN TIETOYHTEISKUNNASSA

### Viestinnän infrastruktuuri

Langattomat ja mobiiliverkot, IP-verkot, investoinnit, yhteentoimivuus, tietoturva

### Osallisuuden edistäminen

Tietoyhteiskunta, esteettömyys, yksityisyyden suoja, kuluttajan asema, lapset, nuoret ja ikääntyneet

### Media, digitaaliset sisällöt ja palvelut

Digi-tv, radio, Yle, posti, lehdistö, sisältö- ja palvelutuotanto, viestinnän moniarvoisuus



# Arjen tietoyhteiskunnan edistäminen

## Suomi on ihmisläheinen, uudistuva ja kilpailukykyinen tietoyhteiskunta.

● Suomi on siirtymässä yhteiskuntakehityksessä niin kutsuttuun ubiikki-aikaan<sup>1</sup>. Ubiikkiyhteiskuntaa voidaan kutsua myös uudeksi arjen tietoyhteiskunnaksi, sillä siinä toimintatavat perustuvat aina ja kaikkialla käytettävissä oleviin tieto- ja viestintäpalveluihin. Arjen tietoyhteiskunnassa perinteiset televerkot korvautuvat internetverkoilla ja nykyistä monipuolisempi, helppokäyttöisempi ja älykkäämpi tekniikka on yleisesti käytössä. Tieto- ja viestintätekniikan käyttäminen halpenee ja koneiden ja esineiden välinen viestintä yleistyy. Arjen tietoyhteiskunnassa palvelukehitys hyödyntää eri teknologioiden yhteentoimivuutta, viestintämuotojen erot hämärtyvät, elämyksellisyys lisääntyy ja virtuaaliset toimintatavat leviävät.

Viestintäpalvelut ovat olennainen osa tietoyhteiskunnan kehittymistä, koska merkittävä osa tietoyhteiskunnan palveluista tuotetaan ja kulutetaan viestintäpalveluita hyödyntäen. Hallinnonalan toiminnassa keskeistä on hyvän toimintaympäristön luominen sekä palvelujen tuottajille että tietoyhteiskunnan palvelujen käyttäjille.

Tieto- ja viestintätekniikan helppokäyttöisyydelle ja esteettömyydelle asetetaan uusia vaatimuksia. Uusinta tietämystä ja innovaatioita hyödyntäen tulee voida tukea väestön vahvempaa osallistumista oman terveytensä ja hyvinvointinsa ylläpitämiseen. Siten voidaan myös helpottaa kansalaisten arkea sekä tuoda siihen elämyksiä ja uusia virikkeitä. Palvelutuotannossa tulee hyödyntää uutta teknologiaa nykyistä paremmin.

## Keskeiset toimenpiteet

Suunnittelukaudella liikenne- ja viestintäministeriö koordinoi tietoyhteiskuntapolitiikkaa. Hallituskauden alussa laaditaan toimintaohjelma, jossa keskitytään edellisen hallituksen aikana laajapohjaisesti valmistellun tietoyhteiskuntastrategian käytännön toteutukseen. Toteutusta johtamaan on asetettu ministerijohtoinen neuvottelukunta, jonka tavoitteena on luoda Suomesta kansainvälisesti vetovoimainen, ihmisläheinen ja kilpailukykyinen osaamis- ja palveluyhteiskunta. Toteutettaviksi valittavilla toimenpiteillä helpotetaan arjen palveluiden saatavuutta, lisätään kilpailukykyä ja tuottavuutta, edistetään alueellista ja sosiaalista tasa-arvoa sekä turvataan julkisten palveluiden saatavuus ja laatu. Eri-tyistä huomiota kiinnitetään julkisen sektorin palvelurakenteiden asiakaslähtöiseen uudistamiseen tieto- ja viestintätekniikkaa laajamittaisesti hyödyntämällä sekä toimintamalleja uudistamalla.

<sup>1</sup> Ubiquitous, kaikkialla läsnä oleva [tieto- ja viestintätekniologia]





# Elinvoimainen ja kilpailukykyinen viestintäala

## Suomen viestintäala on elinvoimainen ja kilpailukykyinen, ja viestintäpolitiikka palvelee sekä alan elinkeinoelämän että kansalaisten tarpeita.

● Digitaalisten jakeluväylien, uusien päätelaitteiden ja ennen muuta internetiin liittyvien toimintojen nopea kehitys on suuri haaste suomalaiselle viestintäjärjestelmälle ja suomalaisille toimijoille. Vaikka viestinnän kulutuksessa ei lähivuosina ole odotettavissa dramaattisia muutoksia, uuden viestintätekniikan ja siihen perustuvien uusien palvelumallien kehitys ja kehitykseen varautuminen saattavat muuttaa nopeasti viestintäpalvelujen takana olevia liiketoimintamalleja ja toimijakenttää.

Viestinnän alan konsolidoitumiskehitys jatkuu edelleen. Kilpailu viestintämarkkinoilla kiristyy, koska tulee useita rinnakkaisia vaihtoehtoisia teknologioita. Viestintäverkkojärjestelmien omistuspohja on viime aikoina laajentunut ulkomaille ja tuottoja odottaville sijoittajille. Suomessa huolena on, että tieto- ja viestintäpalveluiden tutkimus- ja kehityspanostukset siirtyvät pois maasta esimerkiksi omistuksen uudelleenjärjestelyjen myötä. Myös kotimaan markkinoilla toimivat viestintäyritykset ovat tulleet yhä kustannustietoisemmiksi, mikä näkyy alan investoinneissa. Maailmanlaajuisen ja kansallisen kilpailun kiristytessä erityistä huomiota on kiinnitettävä viestintäyritysten investointi- ja innovointihalun ja -kyvyn säilymiseen, jotta varmistetaan tasokkaan verkkoinfrastruktuurin ja palvelujen säilyminen ja kehitys. Perinteinen viestintäpoliittinen pyrkimys on ollut varmistaa käyttäjän etu pitkällä tähtäyksellä. Tavoite saattaa jäädä toteutumatta, jos teleyritysten toiminta suuntautuu yksinomaan yrityksen omistajien etujen varmistamiseen.

Euroopan unioni on uudistamassa koko viestintäalan lainsäädäntöä. Nykyisin voimassa oleva viestintämarkkinalainsäädäntö tuli voimaan vuonna 2003. Se tehosti markkinoiden ohjausta. Lainsäädännön mukaiset sääntelytoimet kohdistuvat vain niihin markkinoihin, joilla kilpailuongelmia ilmenee. Eurooppalaisen sääntelymallin nyt uudistuessa on tärkeää, että Suomen viestintähallinto kykenee säilyttämään itsenäisen asemansa. Näin suo-

malaisten viestintämarkkinoiden ominaispiirteet voidaan ottaa huomioon silloin, kun siitä on käyttäjille etua. Yhtenäinen eurooppalainen verkkosääntely on kuitenkin nähtävä myös etuna suomalaisen viestintäklusterin liiketoiminnalle, koska se takaa EU:n viestintämarkkinoilla tasapuolisemmat kilpailuolosuhteet kaikille viestintäyrityksille sekä teknologianeutraalisti kaikille verkoille ja palveluille. EU:n käynnistymässä oleva viestintälainsäädännön muutos on erittäin tärkeä Suomen viestintäalalle erityisesti siksi, että uudistettavana on EU:n taajuuspolitiikka sekä toimivaltajako yhteisön ja jäsenmaiden välillä.

Viestintämuotojen lähentyminen ja monikanavajakelu vaativat lainsäädännöltä sitä, että kaikkiin sähköisiin viestintäverkkoihin sovelletaan lähtökohtaisesti samoja sääntöjä. Tavoitteena on luoda eri verkkoja ja palveluita tarjoaville yrityksille teknologianeutraalit ja tasapuoliset kilpailuolosuhteet sekä investointeihin kannustava toimintaympäristö. Tavoitteena on myös vähentää erityissäännöksiä alan kehityksen ja Euroopan unionin lainsäädännön sallimissa rajoissa. Lainsäädännön kehittämisessä otetaan huomioon uusien, innovatiivisten palveluiden syntyminen, esimerkiksi internet-puheluiden edistäminen, televisio-ohjelmistojen välittäminen matkaviestimiin sekä ubiikkipalveluiden kehittyminen. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää palvelujen kehitystä tukevaa näkökulmaa vahvasti esillä myös Euroopan unionissa.

Viestintäalan toimintaedellytyksiin vaikuttavat suuresti lähivuosien toimiluparatkaisut. Digitaalisen television ohjelmistotoimilupien sekä verkkotoimiluvan voimassaolo päättyy vuonna 2010. Lainsäädäntö edellyttää toimilupaa radiotaajuuksien käyttöön perustuvien verkkojen ja niissä tarjottavien sisältöjen välittämiseen. Viestintäpalveluiden sekä televisio- ja radioverkkojen palvelutarjonta on monipuolistunut ja uusia ansaintamalleja, kuten maksutelevisio, on tullut markkinoille. Yritysten rakenteet ja omistusrakenteet muuttuvat jatkuvasti. Toimilupapolitiikan haaste on tasapainoilla teknisen kehityksen, markkinoiden heilahtelujen, EU:n vaatimusten sekä jatkuvuuden välillä. Yrityksille riittävän pitkät toimilupakaudet ovat toiminnan ja investointien selkäranka. Toisaalta taajuuksien käytön poliittinen ohjaus on tärkeää muuttuvassa toimintaympäristössä.

## Keskeiset toimenpiteet

Viestintäalan yritysten investointikykyä edistetään laatimalla viestintäalan elinkeinopoliittinen ohjelma. Ohjelman laatiminen perustuu arvioihin viestintäelinkeinojen kilpailukykyä ja investointi- ja kehitysmahdollisuuksista Suomessa seuraavan kymmenen vuoden aikana. Ohjelmassa määritellään toimenpiteitä kilpailukykyyn varmistamiseksi. Suunnittelukaudella tehdään lisäksi selvitys viestintäalan investointikyvyn ja regulaation suhteesta sekä ohjataan alan valvontaa ja regulaatiota investointeja tukevaan suuntaan mm. Viestintäviraston tulosohtauksen avulla.

Digitaalisen television verkko- ja ohjelmistotarjonnan toimiluparatkaisut tehdään hyvissä ajoin ennen vuotta 2010. Ratkaisussa huomioidaan yritysten toimintaedellytykset riittävän pitkälle tulevaisuuteen sekä kansalliseen toimilupapolitiikkaan EU:n taholta kohdistuvat muutospaineet.

Lainsäädännön kehittämisessä keskeisintä on pyrkiä vaikuttamaan EU:n viestintälainsäädännön uudistamiseen siten, että mahdollisuus viestintäpolitiikan kansalliseen ohjaukseen säilyy, taajuuspolitiikka pysyy kansallisen ohjauksen piirissä ja Euroopan laajuisille palveluille syntyy tehokkaasti toimivat sisämarkkinat. Yhteisölainsäädäntöön koetetaan vaikuttaa myös siten, että siinä varmistuisivat huomattavan markkinavoiman operaattoreiden mahdollisuudet saada investoinneilleen riittävä tuotto. Tärkeää on, että uusi EU-lainsäädäntö lähenisi yleislainsäädäntöä ja alan erityissääntelyä kevennettäisiin.

# Viestinnän infrastruktuuri

## Nopeat, laadukkaat ja kohtuuhintaiset tietoliikenneyhteydet

### Monipuolisia, laadukkaita ja kohtuuhintaisia viestintäyhteyksiä ja -palveluita on saatavilla koko maassa.

● Verkko- ja palveluinfrastruktuuri muuttuu lähivuosina internetpohjaiseksi. Langattomat teknologiat sekä mobiiliteknologiat yleistyvät. Kilpailu taa-juuksista lisääntyy, ja paine niiden tehokkaaseen käyttöön ja hallinnointiin kasvaa. Teknologinen kehitys nopeutuu merkittävästi, uusia verkko- ja palveluteknologioita syntyy. Siru- ja älykortiteknologiat yleistyvät ja halpenevat. Verkot sekä päätelaitteet muuttuvat yhä älykkäämmiksi ja itseohjautuvammiksi.

Kilpailu viestintämarkkinoilla lisääntyy suunnittelukaudella. Kaapeliverkkojen käyttö kasvaa, uusia valokaapeleita rakennetaan aktiivisesti eri puolille maata ja myös metallisten tilaajajohtimien rinnalle. Markkinoilla tarjotaan monipuolisia ja erihintaisia viestintäpalveluita eri asiakasryhmien tarpeisiin. Myös matkaviestinnässä kilpailu kiristyy ja palvelut monipuolistuvat ja kehittyvät. Matkaviestinpalveluiden osuus teleyhtiöiden liikevaihdesta kuitenkin kasvaa ainakin toistaiseksi. Kolmannen sukupolven matkaviestinpalveluiden tarjonta on vasta alkuvaiheessa. Langattomien viestintätekniikoiden käytön odotetaan lisääntyvän tuntuvasti, vaikka niiden osuus kokonaismarkkinoista on toistaiseksi pieni.

Viestintäinfrastruktuurin ja -palveluiden on toimittava koko maassa. Viestintä- ja tietoteknologian hyödyntäminen antaa hyvän mahdollisuuden edistää alueellista tasa-arvoa ja eri alueiden kilpailukykyä. Viestintäpolitiikan keskeinen ajatus on turvata suomalaisten viestintäpalvelut kaikkialla maassa. Olennaista on palvelutaso, ei tekniikka, jolla palvelut käyttäjälle tarjotaan.

Syrjäseutujen viestintäyhteyksien varmistaminen markkinaehtoisesti vaikeutuu kilpailun kovetessa. Kansalaisten perusoikeus on saada yleispalvelun tasoinen viestintäpalvelu käyttöönsä kaikkialla. Tekniikan muuttuessa yleispalvelu voidaan toteuttaa eri tekniikoilla – erityisesti matkapuhelimella. Uuden tekniikan käyttöönotto ei kuitenkaan saa alentaa palvelutasoa eikä aiheuttaa muita edunmenetyksiä. Langattomat tekniikat tarjoavat lähivuosina vaihtoehdon paitsi peruspuheluihin myös nopeisiin tiedonsiirtoyhteyksiin harvaanasutulla maaseudulla. Tämä parantaa alueellista tasa-arvoa laajakaistapalveluiden tarjonnassa.

Laajakaistayhteyksien määrä on kasvanut Suomessa viime vuosina nopeimmin maailmassa. Kiinteän laajakaistayhteyden saatavuus kotitalouksille on 96 prosenttia. Lopuille kotitalouksista tulee olla tarjolla langaton, vähintään 1 Mbit/s -nopeuksinen vaihtoehto.

Suunnittelukaudella kysymys laajakaistan saatavuudesta menettää vähitellen merkitystään, ja mielenkiinto kohdistuu sen sijaan laajakaistan laatuun ja yhteysnopeuteen. Laajakaista yleistyy joka kodin hyödykkeeksi ja yhteysnopeudet moninkertaistuvat. Keskeiseksi haasteeksi nousee houkuttelevien sisältöjen ja palveluiden tarjonta.

## Keskeiset toimenpiteet

Viestinnän infrastruktuuria rakennetaan ja kehitetään ensisijaisesti kaupallisin ehdoin kilpailevilla verkkoteknologioilla.

On varmistettava, että markkinoilla tarjotaan monipuolisia viestintäpalveluita eri asiakasryhmien tarpeisiin. Yhteistyössä kuluttaja- ja kilpailuviranomaisten kanssa seurataan säännöllisesti viestintäpalveluiden hinnoittelun ja palvelutarjonnan kehittymistä. Lisäksi varmistetaan yleispalvelun saatavuus kaikkialla maassa ja seurataan alueellisen hinnoittelun kohtuullisuutta. Viestintäverkkojen saatavuutta syrjäseuduilla ja haja-asutusalueilla edistetään. Ministeriö seuraa, että @450-verkon kaupallinen tarjonta etenee toimiluvan mukaisesti ja aktivoi verkkoon palveluntarjoajia. Alueilla, joille ei synny kaupallista tarjontaa tuetaan yhteyksien rakentamista julkisin varoin pääasiassa EU:n rakennerahastoista yhteistyössä maakuntaliittojen kanssa.

Valokaapeliyhteyksien tarjontaa edistetään ja selvitetään myös valokaapelitekniikan nykytilanne ja kehittämistarpeet.

Aktiivisesti etsitään lainsäädännön keinoja, joilla voidaan lisätä laajakaistatarjonnan merkitystä kaapelitelevisiotoiminnassa. Kaapeliverkkojen nykytilanne selvitetään ja samoin kaapelitelevisioyhtiöiden suunnitelmat sekä kaapeliverkkojen tekniset toteuttamistavat ja niiden hinnat.

Digitaalisen television peittoalueen kehittymistä seurataan ja arvioidaan tekniset ja toiminnalliset edellytykset HDTV-lähetyksiin siirtymiselle. Myös kansainvälistä kehitystä seurataan tarkoin. Kilpailua joukkoviestintäverkkojen tarjonnassa pyritään lisäämään.

Ministeriö on asettanut laajakaistaryhmän seuraamaan laajakaistayhteyksien kehittymistä. Työryhmän tavoitteena on nostaa Suomi suunnittelukaudella maailman eturiviin laajakaistayhteyksien käytössä ja edistää nopeiden ja luotettavien tiedonsiirtoyhteyksien tarjontaa koko maassa. Valokaapeleiden, muiden kiinteän verkon teknologioiden ja nopeiden langattomien yhteyksien rakentamisen edistäminen tilaajayhteyksien tarjonnassa edellyttää monia toimia. Niitä on käynnistettävä mahdollisimman nopeasti ja oikea-aikaisesti.

## Tehokas taajuushallinto

### Langaton viestintä kehittyy ja sen käyttö lisääntyy.

● Ubiikissa tietoyhteiskunnassa langattomuuden merkitys korostuu. Yhä useammat viestintäpalvelut tarjotaan langattoman liityntäyhteyden kautta. Viestinnän palvelujen lisääntyessä ja viestintämäärien kasvaessa useat käyttötarpeet kilpailevat niukoista taajuusresursseista. Euroopan unionin viestintäpoliittisessa uudistuksessa taajuushallintoa muutetaan todennäköisesti nykyistä markkinalähtoisemmäksi. EU:n tasolla lainsäädäntöuudistuksessa tulisi päätyä malliin, jossa taajuuspolitiikka pysyy pääosin kansallisesti päätettävänä asiana ja siirtyvien taajuuksien kaupallistaminen voidaan toteuttaa maltillisesti ja hallitusti. On huolehdittava myös siitä, että kansainvälisesti taajuudet allokoidaan eri käyttötarpeille mahdollisimman järkevästi.

Suunnittelukauden haasteena on varmistaa, että Suomessa on käytössä useita eri tarkoituksiin soveltuvia valtakunnallisia ja alueellisia langattomia verkkoja. Tehtävillä toimenpiteillä tulisi tukea kolmannen sukupolven matkapuhelinverkkojen nopeuksien ja peittoalueiden kasvattamista sekä langattomien verkkojen yhteis- ja liikkuvaa käyttöä. Lainsäädännössä tulisi varmistaa, että langattomien verkkojen tarjoajien asema on selkeä ja verkkojen määrittely yksiselitteistä.

Suunnittelukaudella tehdään myös kansainväliset päätökset siitä, miten analogiselta televisiotoiminnalta vapautuvat taajuudet käytetään. Liikenne- ja viestintäministeriö tekee keskeiset radiotaajuuspoliittiset linjanvedot Suomessa. Taajuuksien hallinnassa on tärkeää varmistaa, että taajuudet ovat tehokkaassa käytössä ja että niiden käyttö on oikeudenmukaisesti hinnoiteltu. Tasapuolisen radiotaajuushallinnon järjestäminen on Viestintäviraston vastuulla. Radiohallinnon keskeisin periaate on taajuuksien tehokas ja tasapuolinen käyttö sekä varautuminen tulevaisuuden käyttötarpeisiin, kuten mobiilitelevision yleistymiseen.

### Keskeiset toimenpiteet

Osana langattomien viestintäverkkojen edistämistä käynnistetään hankkeita taajuuksien myöntämismallin ja toimilupapolitiikan uudistamiseksi. Huomioon otetaan lainsäädäntö, EU:n lainsäädäntöuudistus, komission taajuussuositus, uudet taajuusalueet sekä uudet langattomat tekniikat ja niiden käyttömahdollisuudet. Hankkeelle asetetaan työryhmä. Langattoman viestinnän kasvuun liittyy, että säteilyn vaikutustutkimusta seurataan. Myös nykyiset taajuuksien käyttömaksut eri käyttötarkoituksille selvitetään. Taajuuksien kaupallinen ja rahallinen arvo taajuuksien allokoinnissa pyritään ottamaan huomioon, varsinkin kaupallisille palveluille. Osana taajuuksien myöntämismenettelyiden arviointia tarkastellaan taajuuksien nykykäytön tehokkuutta.

Ministeriö laatii suunnitelman analogiselta televisiolta vapautuvien taajuuksien käytöstä ja taajuuksien myöntämisen aikataulusta ja vaikuttaa Viestintäviraston taajuussuunnitteluun. Valmistellaan malli taajuuksien kaupallistamisen varalle ja selvitetään mahdolliset lainsäädännön muutostarpeet.

Ohjelmistotoimiluvissa ministeriö edistää nykyistä tehokkaamman pakkaus- ja jakelutekniikan käyttöönottoa.

Kolmannen sukupolven matkaviestinverkkojen nopeuksien ja kattavuuden kehittymistä seurataan. Varmistetaan, että langattomien laajakaistaverkkojen radioluvat myönnetään nopeasti ja kattavasti. Ministeriö teettää Viestintävirastolla selvityksen langattoman viestinnän taajuuksista ja tulevasta suunnittelusta.

EU-tasolla vaikutetaan EU-säädöksiin ja EU:n taajuuspolitiikkaan eri foorumeilla pitämällä yhteyttä komissioon, muihin jäsenmaihiin ja suomalaisiin vaikuttajatahoihin hallitusohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi. Kansainvälisellä tasolla vaikutetaan kansainvälisiin taajuussopimuksiin.

## Tietoturva ja käytettävyys

**Erilaiset verkot ja palvelut toimivat keskenään yhteen, ja viestintäverkot ja palvelut ovat luotettavia ja turvallisia kaikissa oloissa.**

● Arjen tietoyhteiskunnassa keskeiset kansalaisten arkielämän ja yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin toiminnot riippuvat lähes täysin tietoverkkojen ja tietojärjestelmien toimintavarmuudesta. Kriittisen infrastruktuurin toiminnan varmistaminen edellyttää etukäiteistä varautumista, jatkuvaa varuillaan oloa ja toimijoiden hyvää yhteistyötä. Nopeat, välityskykyiset ja turvalliset verkot ovat tietoyhteiskunnan toiminnan välttämätön edellytys.

Tietoverkkorikollisuus ja tietoturvauhat uhkaavat arjen tietoyhteiskunnan toimivuutta. Rikollisuus järjestäytyy ja muuttuu yhä monimuotoisemmaksi. Se kohdistuu myös kriittisiin infrastruktuureihin ja uhkaa vaarantaa kansallisen turvallisuuden. Näin paineet sähköisen viestinnän ja tietotekniikan käytön valvontaan ovat kasvaneet. Tietoturvauhat ja petokset lisääntyvät, mutkistuvat ja ammattimaistuvat. Ne yleistyvät myös uusissa verkko-ympäristöissä sekä mobiiliverkoissa. On tärkeää varmistaa viranomaisten ja elinkeinoelämän yhteistyö haattaliikenteen, haattaohjelmien ja petosten torjunnassa viestintäpalvelujen häiriöttömän käytön turvaamiseksi.

Suunnittelukauden merkittäviksi haasteiksi on laskettava myös langattomien verkkojen ja etäyhteyksien tietoturvallisuus sekä lisääntyvä roskaposti ja sen asettamat haasteet palvelujen käytölle.

Lainsäädännön osalta haasteena on varmistaa, että tietoturvallisuutta koskeva lainsäädäntö vastaa sähköisen viestinnän toimintaympäristön jatkuvasti muuttuvia vaatimuksia.

Internetin globaali luonne asettaa myös haasteita; tavoitteena on tehokkuuden ja asianmukaisen toimintakyvyn vaaliminen sekä internetin toiminnan että sen hallinnon osalta.

### Keskeiset toimenpiteet

Kansalaisten ja yritysten tulee voida luottaa arjen tietoyhteiskunnan palveluihin, ja infrastruktuurin toimintavarmuuden tulee olla tasolla, joka takaa yrityksille hyvät toimintaedellytykset kaikissa olosuhteissa. Suunnittelukaudella varmistetaan yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen toimivuus mm. kehittämällä normaaliolojen lainsäädäntöä huomioimaan myös kriisitilanteet. EU valmistelee kriittisen infrastruktuurin suojaamisdirektiiviä, jonka valmisteluun osallistutaan aktiivisesti. Lisäksi suunnitellaan toimenpiteet mahdollisten kriisitilanteiden varalta ja osallistutaan kansallisiin varautumisharjoituksiin.

Toimintaympäristön muuttuneisiin vaatimuksiin vastataan arvioimalla tarve muuttaa sähköisen viestinnän lainsäädäntöä, esimerkiksi langattomien verkkojen tietoturvan osalta. EU-tasolla arvioidaan Euroopan unionin tietoturvaviraston<sup>2</sup> tehtävät ja asema sekä vaikutetaan sähköisen viestinnän direktiivien valmisteluun tietoturvan osalta.

Edistetään sähköisten tunnistamisen menetelmien käyttöönottoa ja luodaan julkiselle ja yksityiselle sektorille yhteinen sähköisen tunnistamisen malli, joka mahdollistaa vaihtoehtoisten tunnistamisen menetelmien käytön. Sähköisistä allekirjoituksista annettua lakia uudistetaan varmenteita ja laatuvarmenteita koskevien säännösten osalta. Viestintämarkkinalain ja sähköisen viestinnän tietosuojalain luettelopalveluita ja laskunerittelyä koskevat säännökset uudistetaan.

Jatketaan kansallisen tietoturvastrategian ja kansallisen tietoturvallisuusasioiden neuvottelukunnan aloittamaa työtä tavoitteena edistää tietoyhteiskunnan tietoturvallisuutta. Seurataan tietoturvallisuuden kehittymistä sekä tehdään aloitteita tietoturvallisuuden parantamiseksi. Laaditaan uusi kansallinen tietoturvastrategia.

Tietoturvariskeihin varaudutaan myös seuraamalla ja tukemalla Viestintäviraston tietoturvakysikön työtä sekä kehittämällä tilastoseurantaa.

Internetin vakauteen vaikutetaan muun muassa osallistumalla aktiivisesti internetin hallinnon kehitykseen kansainvälisesti. Tavoitteena on internetin kansainvälisen hallintomallin tehokkuus, toimintakykyisyys ja oikeudenmukaisuus.

<sup>2</sup> ENISA, European Network and Information Security Agency



# Media, digitaaliset sisällöt ja palvelut

## Monipuoliset ja innovatiiviset sisällöt ja palvelut

**Tarjolla on innovatiivisia ja monipuolisia sähköisiä sisältöjä ja palveluita. Uusia teknologioita, innovatiivisia liiketoimintamalleja sekä palveluntarjonnan muotoja kehittyä, ja niiden tarjonta ja käyttö lisääntyvät.**

● Uudet jakeluväylät ja päätelaitteet muuttavat sisältöjen tarjontatapoja ja avaavat mahdollisuuksia uusille palveluille, ja perinteisen ja uuden median välinen suhde muuttuu. Arjen tietoyhteiskunnan kehittyminen tuo uusia mahdollisuuksia edistää monikanavaisten, uusiin teknologioihin ja uusille jakelutavoille perustuvien palveluiden ja sisältöjen tuotantoa ja käyttöä. Langattomuus, yhteisölliset viestinnän muodot ja ubiikit sovellukset ovat avainasemassa innovatiivisten viestintäpalveluiden synnylle. Tieto- ja viestintäteknologia on Suomen innovaatiotoiminnan keskeinen veturi.

Internetistä on lähivuosina tulossa yhä tärkeämpi perinteisten joukko- viestintäpalvelujen jakeluväylä. Laajakaistaverkkojen kehityksen myötä kilpailua rajoittaneet tekniset esteet madaltuvat, mikä lisää kilpailua ja kuluttajien valintamahdollisuuksia. Muutosta kiihdyttää erilaisten *peer to peer* -järjestelmien ja *YouTube*-palvelualustojen nopea kehitys. Kehityksen yksi seuraus on yleisöjen pirstoutuminen, mikä pakottaa etenkin kaupalliset toimijat jatkuvaan uusien ansaintamallien kehittämiseen. Internet on globaali järjestelmä ja sen seurauksena kansalliset markkinat muuttuvat entistä enemmän osaksi globaaleja markkinoita.

Viestintäpolitiikan kannalta jakeluverkkojen ja internetin kehitys on kahdessa mielessä haasteellinen: Ensinnäkin haasteena on oikean regulaation avulla hyvän ja kilpailukykyisen toimintaympäristön luominen suomalaisille toimijoille ja suomalaisen yleisön palvelujen turvaaminen. Toisaalta politiikassa on otettava huomioon myös se, että huomattava osa yleisöstä haluaa pitäytyä nykyisten joukkoviestintämuotojen seuraamisessa. Myös näitä palveluja on jatkuvasti ylläpidettävä ja kehitettävä, vaikka niiden rahoitus-pohja on kaventumassa.

## Keskeiset toimenpiteet

Varmistetaan, että monipuolisia kaupallisia radio-, televisio- ja muita sisältöpalveluita on tarjolla eri jakeluverkoissa ja edellytykset sisältöjen monipuoliselle tarjonnalle eri verkoissa ovat olemassa.

Digitaalisen television peittoalueen kehittymistä seurataan ja arvioidaan tekniset ja toiminnalliset edellytykset teräväpiirtolähetyksiin siirtymiselle. Suunnittelukaudella muodostetaan käsitys television tulevaisuuden trendeistä, edistetään mobiilitelevision kehittymistä sekä varmistetaan toimiluvilla ja lainsäädännöllä, että vapaasti vastaanotettavia kanavia on riittävä määrä. Keskeisiin toimenpiteisiin kuuluu myös EU:n audiovisuaalisen direktiivin kansallinen täytäntöönpano.

Samoin arvioidaan, mitkä ovat edellytykset digitaalisen radion kehittymiselle.



## Omaleimaisuus ja julkinen palvelu

**Suomalaisen sisältötuotannon ja mediakulttuurin vahvuudet, kuten kansallisesti omaleimaiset sisällöt, julkinen palvelu ja monipuolinen lehdistö säilyttävät vahvan asemansa.**

● Suomi on monin tavoin vahva ja omaleimainen viestintämaa: Sanoma-lehtien levikit asukasluvuun suhteutettuna ovat korkeimpia maailmassa, aikakauslehtiä julkaistaan, tilataan ja luetaan enemmän kuin kenties missään muualla, radiota kuunnellaan yli kolme tuntia päivässä ja johtavien televisiokanavien ohjelmistotarjonta on kilpailun kiristymisestä huolimatta säilynyt monipuolisena. Perinteisten joukkoviestintäpalvelujen vahva asema ei ole estänyt sitä, että suomalaiset käyttävät ahkerasti myös uusia digitaalisia viestintäpalveluja.

Suomi on kuitenkin pieni sisältömarkkina-alue ja viestintäalan yritykset ovat suurelta osin ulkomaisessa omistuksessa. Konsolidoitumiskehitys jatkuu. Yleisradion asema muuttuvassa mediamaailmassa on haasteellinen. Uusien tekniikoiden myötä televisiovastaanottimen asema muuttuu ja televisiota seurataan myös muista päätelaitteista, esimerkiksi tietokoneelta tai matkapuhelimesta. Mobiilitelevisio ja internet-televisio yleistyvät. Vastaanotinkohtaisen tv-maksun perusta on murtumassa muuttuvien katse-lutottumusten myötä. Maksutelevisio yleistyy ja yleisöt pirstoutuvat. Uusi tilanne on haaste sekä mainosrahoitukselle medialle että vähitellen myös televisiomaksujen varassa toimivalle Yleisradiolle.

Vahvan suomalaisen televisiotoiminnan perusta on edelleen maanpäällinen, koko maan peittävä jakeluverkko ja siinä toimivat Suomen markkinoille keskittyneet televisiotoimijat. Digitalisointiprosessin myötä on tullut entistäkin selvemmäksi, että televisio- ja radiopalvelujen monipuolisuus ja tasapuolinen saatavuus koko maassa ovat viestintäpoliittisesti erittäin tärkeitä.

Lain mukainen julkisen palvelun velvoite on Yleisradiolla. Yleisradion toimintaedellytysten varmistaminen onkin suunnittelukauden keskeisin haaste. Julkisen palvelun käsitettä pitää arvioida uudelleen samalla kun arvioidaan yleisradion tulevaisuuden rahoitusmahdollisuuksia. Haasteena on kuitenkin säilyttää kotimaisten kielten asema, kotimainen ohjelmatuotanto ja kansallinen kulttuuri vahvana televisiosisällöissä.

Viime vuosina suomalaiset lehtiyhtiöt ovat kehittäneet tuntuvasti sähköisiä palveluja. Lähivuosina toiminta kiihtyy entisestään samalla, kun verkkojen tekninen kehitys tekee mahdolliseksi entistä monipuolisempien palvelujen tuottamisen. Lehdistötuen muuttaminen parlamentaariseksi tueksi antaa puoluelehdille hyvät mahdollisuudet myös sähköisten lehtien kehittämiseen.

## Posti

**Postin yleispalvelu on turvattu.**

● Postien toimintaympäristössä tapahtuu tulevaisuudessa muutoksia. Viestinvälityksen yleinen sähköistyminen, tarve tehostaa toimintoja sekä myös yhä voimistuva ympäristöajattelu johtaa siihen, että sähköinen viestintä korvaa yhä kasvavassa määrin perinteistä postiliikennettä. Tämän seurauksena myös postitoiminnan harjoittajat muuttuvat sähköisen viestinvälityksen ja logistiikan kokonaisosaajiksi. Kehitys heikentää mahdollisuuksia pitää yllä postin ja lehtien jakelu- ja palveluverkkoja syrjäseuduilla ilman yhteiskunnan tukea.

EU:ssa on valmisteilla uusi postidirektiivi, joka tähtää kilpailun avaamiseen postipalveluissa viimeistään vuonna 2012. Vaikka postikilpailu Suomessa on jo avattu, ei kilpailua yleispalvelun alaisissa postipalveluissa ole.

### Keskeiset toimenpiteet

Toimintaympäristön muutosten johdosta postitoimintaa koskevaa lainsäädäntöä arvioidaan uudelleen. Arvioinnissa huomioidaan erityisesti, miten postin yleispalvelu ja sen rahoitus voidaan muuttuneessa toimintaympäristössä parhaiten turvata. Arviointi kytketään postipalveludirektiivin muutoksen implementointiin.

### Keskeiset toimenpiteet

Suunnittelukaudella arvioidaan ja luodaan tapa varmistaa yleisradion rahoitus vuoden 2010 jälkeen. Myös julkisen palvelun rooli muuttuvassa viestintäympäristössä arvioidaan.

Uudistetaan lehdistötukiasetus ja arvioidaan lehdistötuen kehittämismahdollisuuksia ottaen huomioon EU:n lainsäädäntö.





# Osallisuutta edistävä tietoyhteiskuntapolitiikka

## Esteettömyys, luottamus ja perusoikeudet

### Kuluttajat voivat luottaa sähköisiin palveluihin, ja palvelut ovat myös erityisryhmien saatavilla.

● Kansalaisten tietoyhteiskuntavalmiuksien parantamisessa on muistettava kiinnittää huomiota väestön mahdollisuuksiin osallistua aidosti tietoyhteiskuntaan sekä olla osallisena tietoyhteiskunnan tarjoamissa palveluissa ja mahdollisuuksissa. Erityisryhmät, kuten vammaiset ja vanhukset, täytyy muistaa.

Tietoyhteiskunnan kehitykselle on olennaista, että kansalaisryhmien luottamus sähköisen viestinnän palveluihin kasvaa tai pysyy vähintään ennallaan. Olennaista tässä kehityksessä on se, että tarjolla on innovatiivisia ja monipuolisia sähköisiä sisältöjä ja palveluja. Toisaalta yhtä olennaista on, että kuluttajien luottamusta mahdollisesti heikentäviin ilmiöihin puututaan riittävän nopeasti ja riittävän tehokkain toimin. Kansalaisten luottamuksen tietoyhteiskunnan palveluja kohtaan tulee realisoitua siten, että tällaisten palveluiden käyttövolymit kasvavat lähiaikoina huomattavasti. Avainasemassa on sähköisen tunnistamisen kehittäminen, sillä toimiva sähköinen tunnistaminen on monen sähköisen palvelun perusedellytys. Myös muut kuluttajan asemaa edistävät toimet, kuten laskunerittelysäännösten uudistaminen, ovat tarpeen luottamuksen kehittämiseksi.

Kasvat volyymit eivät kuitenkaan saa merkitä sitä, että palveluissa tehtäisiin kompromisseja yksityisyyden suojan suhteen. On pyrittävä varmistamaan, että erilaisia palveluita ja tekniikoita kehitettäessä yksityisyyden suojan vaatimukset otetaan huomioon varhaisesta suunnitteluvaiheesta lähtien.

Yksityisyyden suojasta ja sananvapaudesta on muodostunut laajasti tiedostettuja perusoikeuksia. On kyettävä huolehtimaan siitä, että niille annetaan riittävä huomio erityisesti lainsäädäntötoimia tehtäessä. Arjen tietoyhteiskunnan ilmiöissä on usein se tilanne, että joudutaan punnitsemaan eri perusoikeuksien keskinäistä suhdetta ja tekemään myös ratkaisuja, joissa punnitaan näiden perusoikeuksien välinen tasapaino. Mahdolliset rajoitukset perusoikeuksiin on pystyttävä laatimaan selkeiksi ja perusteluiltaan hyväksyttäviksi.

Nykyajan lapset ja nuoret ovat kasvaneet ympäristössä, jossa television, radion ja sanomalehtien lisäksi aikaa vietetään internetin, matkapuhelimen ja muiden tiedonsiirtolaitteiden parissa. Lasten ja nuorten taitavuus informaatio- ja viestintätekniisten laitteiden käyttämisessä mahdollistaa heille aivan uudenlaiset keinot viestiä keskenään ja osallistua tietoyhteiskunnan toimintoihin. Lapsilta ja nuorilta kuitenkin puuttuu elämän tuomaa kokemusta siitä, millainen toiminta on järkevää, turvallista ja sallittua. Siksi he tarvitsevat vanhempien ja koulujen mediakasvatustaitojen ohella lainsäätäjien ja toimijoiden vastuunkantoa. Tarvitaan opastusta tietoympäristön hahmottamisessa ja suhtautumisessa loputtomaan tiedonvirtaan, keinoja suojautua haitalliselta, laittomalta ja ei-toivotulta sisällöltä sekä valmiuksia ilmoittaa hätkähdyttävistä tai pelottavista sisällöistä ja toiminnoista. Päättäjien on sitouduttava toimien seurantaan ja kehittämiseen.

## Keskeiset toimenpiteet

Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut esteettömästä viestinnästä toimenpideohjelman ja toteuttaa sitä aktiivisesti. Ohjelma pyrkii lisäämään tietoisuutta erityisryhmien ongelmista sekä purkamaan esteitä kansalaisten tasavertaisuudelta viestintäpalvelujen suhteen. Esteettömyystyöryhmän tavoitteena on seurata viestinnän toimenpideohjelman toimeenpanoa ja toteutumista.

Kuluttajan luottamuksen edistämiseksi tarvitaan eri viranomaisten välistä yhteistyötä, sillä viestintäpalveluiden kuluttajaongelmat ovat poik-kihallinnollisia. Suunnittelukaudella tuetaan kuluttaja-, viestintä- ja tietosuojaviranomaisten välistä yhteistyötä.

Ministeriö laatii toimintaohjelman lapsille ja nuorille turvallisemman sähköisen viestinnän ympäristön sekä lapsiystävällisemmän media-maailman edistämiseksi. Alan toimijoiden yhteistyölle ja itsesääntelylle tarjotaan foorumi. Lisäksi ministeriö osallistuu eri tahojen nuorisopoliittiseen työhön turvallisen mediaympäristön näkökulmasta.

Lainsäädännössä seurataan lapsipornografian levittämisen estämiseksi annetun lain vaikutuksia ja varaudutaan lain kehittämistarpeisiin.

# Liikennepolitiikka

## VISIO

Liikennepolitiikan tavoitteena on hyvinvoiva Suomi. Tarvittavat matkat ja elinkeinoelämän kuljetukset toimivat Suomessa ja ulkomaan yhteyksissä joka päivä tukien ihmisten hyvää arkea, elinkeinoelämän kilpailukykyä ja alueiden elinvoimaa. Liikkuminen ja kuljettaminen on turvallista ja liikennejärjestelmä ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävä.





**Ilmastonmuutoksen hillintä** nousee keskeiseksi myös liikennepolitiikassa. Liikenteen osuus Suomen kasvihuonekaasupäästöistä on noin viidennes ja siitä tieliikenteen osuus noin 90 prosenttia. Tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen rajoittaminen edellyttää toimia liikenteessä, ajoneuvotekniikassa, yhdyskuntasuunnittelussa ja kaavoituksessa, verotuksessa ja maksupolitiikassa. Liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen on keskeistä myös energian saatavuuden ja hinnan vuoksi. Teknologian kehittyminen ei kuitenkaan riitä ilmastonmuutoksen hillinnässä, vaan liikennesuorituksen kasvu on pystyttävä pysäyttämään ja jopa kääntämään laskuun. Tämä otetaan huomioon myös investointipolitiikassa.

**Globaalissa kilpailussa menestyminen** vaatii tehokasta logistiikkaa. Tehokas liikennejärjestelmä ja logistiikka edistävät maan kilpailukykyä ja ylläpitävät hyvinvointia. Suomen sijainti etäällä Euroopan liikenteen ja logistiikan valtavirroista asettaa suuret haasteet. Hallitusohjelman mukaisesti suunnittelukaudella parannetaan Suomen logistista kilpailukykyä tavoitteena elinkeinoelämän logistiikkakustannusten alentaminen koko maassa. Tarkoituksenmukainen infrastruktuuri on logistiikan tehokkuuden perusedellytys, mutta logistiikkakustannusten alentaminen vaatii panostuksia osaamiseen ja palvelumarkkinoiden kehittämiseen.

Venäjän ja Aasian maiden voimakas taloudellinen kehitys luo uusia mahdollisuuksia Suomen kaupalle ja teollisuudelle, mikä näkyy kaupan kasvuna. Lisäksi kasvaa Aasian maiden kauppavaihto Euroopan ja Amerikan mantereiden välillä. Suomen rooli kuljetusten kauttakulkumaana on vahvistunut. Esimerkiksi Venäjälle tuodaan Suomen kautta noin miljoona autoa vuodessa.

Kansainvälisten kuljetusten toimivuuteen ja kustannuksiin vaikuttavat keskeisesti satamien, terminaalien ja rajanylityspaikkojen meriväylä-, tie- ja rautatieyhteydet, kuljetusketjun tehokkuus ja täsmällisyys sekä rajamuodollisuuksien sujuvuus, väylämaksut ja tavaraliikenteen verotus. Suomelle tärkeille merikuljetuksille lisähaasteita asettavat valtioiden välinen tukikilpailu ja miehistökysymykset.

Verkostoitunut, maailmanlaajuinen talous ja elämäntapa kasvattavat kansainvälistä liikennettä. Lentoliikenteen merkitys kasvaa sekä henkilö- että tavaraliikenteessä. Merenkulku säilyttää kuitenkin valta-asemansa ulkomaan kuljetuksissa ja merten moottoriteitä pyritään kehittämään kustannustehokkaina ja ympäristön kannalta edullisina vaihtoehtoina.

**Liikenteen kansainvälinen toimintakehikko.** Liikenteen sääntelystä päätetään pääosin EU:ssa. Ajankohtaisia teemoja ovat mm. sääntelyn syrjimättömyys ja läpinäkyvyys, liikennemarkkinoiden avaaminen, liikenteen turvallisuus, ympäristöhaittojen torjuminen, terrorismintorjunta ja matkustajien (myös liikuntaesteisten) oikeuksien parantaminen. Yhteisö myös pyrkii laajentamaan Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) ja lentoturvallisuusviraston (EASA) sekä rautatieviraston (ERA) toimivaltuuksia.

Itämeren ja Suomenlahden alusliikenteen, erityisesti öljykuljetusten, voimakas kasvu asettaa vaatimuksia merenkulun turvallisuuden kehittä-

miselle. Erityisesti alusten yhteen törmäys- ja pohjakosketusriskit kasvavat. Myös uhka uusista tulokaslajeista ja niiden haitoista koko Itämeren ekosysteemille kasvaa.

**Tieliikenteen turvallisuuden** on edelleen parannettava. Lähes 400 ihmistä kuolee ja 9 000 loukkaantuu vuosittain tieliikenteessä. EU on asettanut tavoitteeksi liikennekuolemien puolittamisen vuoteen 2010 mennessä. Suomessa mm. tieliikenteen kasvu ja väestön ikääntyminen asettavat haasteita liikenneturvallisuudelle.

**Väestön ikääntyminen ja elämäntapojen muutokset** edellyttävät nykyistä enemmän erityislaatuista ja -palvelua myös liikkumisessa. Liikennenympäristö, tuotteet ja palvelut tulee suunnitella helppokäyttöisiksi ja esteettömiksi. Ne täytyy mukauttaa käyttäjien erilaisiin tarpeisiin siten, että kaikki iästä, toimintakyvystä ja kulttuuritaustasta riippumatta voivat niitä käyttää.

Liikenne kasvaa **kaupunkiseuduilla** ja erityisesti pääkaupunkiseudulla. Henkilö- ja tavaraliikenteen ruuhkautuminen ja siihen liittyvät ympäristöhaitat ja turvallisuusongelmat lisääntyvät ilman toimenpiteitä erityisesti kaupunkiseuduilla ja keskustien välisessä liikenteessä. Samalla kaupunkirakenne hajautuu. Se lisää liikennettä ja vaikeuttaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Keskeisiä haasteita ovat henkilöautoliikenteen kasvun hillitseminen, joukko- ja kevyen liikenteen kulkutapaosuuden lisääminen ja liikenteen häiriöiden hallinta.

**Maaseudulla** tulee turvata liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso. Harvaan asuttujen alueiden joukkoliikenne on vähenevän kysynnän ja kannattamattoman toiminnan kierteessä. Maa- ja metsätalous edellyttävät toimivia kuljetuksia kaikkina vuodenaikoina. Maaseudulla liikkuminen ja kuljetukset hoidetaan pääosin tieverkolla, jonka päivittäisestä liikennöitävyydestä on pystyttävä huolehtimaan. Metsäteollisuuden keskittyessä raakapuun kuljetusmatkat pitenevät ja edellyttävät tehokasta kuljetusketjua tie- ja rautatiekuljetuksina metsästä tehtaalle.



## Liikennejärjestelmä edistää hyvinvointia ja elinkeinoelämän kilpailukykyä

Liikennejärjestelmä muodostuu liikenteen infrastruktuurista ja sitä käyttävästä liikenteestä sekä niitä koskevista säädöksistä. Liikennejärjestelmän kehittämisessä oleellista ovat pitkäjänteisyys, asiakaslähtöisyys, taloudellinen, sosiaalinen ja ekologinen kestävyys sekä innovatiivisten ja tehokkaiden ratkaisujen kehittäminen liikkumisen ja kuljetusten tarpeisiin. Matka- ja kuljetusketjujen tulee toimia saumattomasti, täsmällisesti ja turvallisesti. Liikennejärjestelmän kehittäminen on jatkuvaa yhteensovittamista tarpeiden ja resurssien välillä.

● Liikenneinfrastruktuurin palvelutaso on liikenteen tarpeisiin ja asiakkaiden odotuksiin nähden tyydyttävä ja osin hyvä. Liikenneverkon ylläpitoa on tehostettu ja tuottavuus on parantunut. Tie- ja rataverkon ylläpitoon ja hoitoon (perusväylänpitoon) suunnattiin kymmenen vuotta sitten vuoden 2006 hintatasossa mitaten valtion budjettirahoitusta noin 1,16 miljardia euroa ja vuonna 2006 noin 0,89 miljardia euroa. Maantieliikenne on samanaikaisesti kasvanut 26 prosenttia. Rautateiden matkustajamäärä on kasvanut 38 prosenttia ja tavaraliikenteen tonnit 15 prosenttia. Vastaavasti Merenkululaitos käytti perusväylänpitoon (väylästä ylläpitoon ja hoitoon) vuonna 1996 (vuoden 2006 hintatasossa) 28,1 miljoonaa euroa ja vuonna 2006 22,6 miljoonaa euroa eli noin 20 prosenttia vähemmän. Samalla ajanjaksolla meriliikenne on kasvanut 43 prosenttia.

Isoja haasteita ja ongelmia on kuitenkin näköpiirissä liikenneverkkojen ylläpidossa ja kehittämisessä. Niitä ovat väylien ikääntymisen ja yhdyskuntien kehittymisen tuomat palvelutasopuutteet elinkeinoelämän kilpailukykyyn ja arjen matkojen toimivuuden kannalta, tieliikenteen turvallisuustaso, riittämätön ympäristöhaittojen ehkäisy ja vähentäminen sekä riittämättömät, pienet palvelutason parantamishankkeet. Vähäliikenteisten väylien palvelutaso ei tyydytä käyttäjiä.

Pääosa liikenteen infrastruktuurista on rakennettu tai peruskorjattu 1960–1970-luvuilla; kevyen liikenteen väylästä 1980-luvulta lähtien. Infrastruktuuri on peruskorjattava 30–40 vuoden välein. Infrastruktuurin peruskorjaustarve on siten näinä vuosina suurimmillaan.

Väylänpidon kustannustaso on noussut useita prosentteja vuosittain. Öljyn hinta aiheuttaa jatkuvaa epävarmuutta. Pitkissä hoitosopimuksissa on indeksiehto, johon on varauduttava ja siten kustannustason nousu on vienyt liikkumavaran tienpidossa. Ratahankkeissa teräksen hinnan nousu on nostanut peruskorjausten kustannuksia. Jos kustannustaso nousee tulevaisuudessa samaa tahtia ja rahoitus pysyy euromääräisesti samana kuin peruskorjauksen talouskohdassa on esitetty, liikennepolitiikan pitkän aikavälin haasteellisten tavoitteiden saavuttaminen etääntyy yhä kauemmas.

Tie-, rata- ja vesiväyläverkot teknistyvät jatkuvasti. Telematiikka on tullut mukaan kaikkeen liikenteeseen. Ratojen sähköistäminen ja kulunvalvonta, meriliikenteen ohjausjärjestelmät ja liikenteen hallinta nostavat väylien ylläpidon kustannuksia. Teknisten investointien elinkaari on huomattavasti lyhyempi kuin perinteisillä investoinneilla ja niihin kohdistuu yhä suurempi osa korvausinvestoinneista.

Ilmailulaitos Finavian ylläpitämä koko maan kattava 25 lentoaseman (joista 22:een on säännöllistä reittiliikennettä) verkosto on oleellinen osa liikennejärjestelmää. Nykyinen järjestelmä eli verkostoperiaate tukee Suomen alueellista kehitystä; ovathan monet talousalueet riippuvaisia tärkeimmästä kansainvälisestä yhteydestään, lentoliikenteestä. Varsinkin Lapin lentoasemat ovat elintärkeitä alueen matkailuelinkeinolle, vaikka niiden toiminta ei kausiluonteisena olekaan kokonaisuutena liiketaloudellisesti kannattavaa.

Liikennejärjestelmän palvelutason ylläpidossa ja kehittämisessä painopisteinä suunnittelukaudella ovat ilmastonmuutoksen hillintä, Suomen logistisen kilpailukykyyn turvaaminen, arjen matkojen toimivuuden turvaaminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen. Uutta teknologiaa hyödynnetään kaikilla aloilla.

## Kansainväliset yhteydet

### Kansainväliset yhteydet tukevat Suomen logistista kilpailukykyä sekä henkilöliikenteen saavutettavuutta.

● Suomi on ulkomaankaupasta riippuvainen pitkien etäisyyksien maa, joka on päämarkkina-alueisiinsa näiden logistisesti saareen verrattavassa asemassa. Koko kansantalouden kilpailukyyn kannalta keskeisintä on ulkomaanliikenteen toimivuus, tehokkuus ja kustannustaso. Hallitusohjelmassa korostetaan toimivan logistiikan merkitystä Suomen kilpailukyyn ja saavutettavuuden keskeisenä tekijänä. Suunnittelukaudella parannetaan Suomen logistista kilpailukykyä alentamalla elinkeinoelämän logistiikkakustannuksia koko maassa.

Suomen ja ulkomaiden välisestä tavaraliikenteestä 80 prosenttia kulkee **meritse**. Merikuljetukset kasvavat jatkuvasti sekä Suomen että Itämeren satamiin. Meriliikenteen toimintaedellytyksiä ovat kuljetusten tehokkuuden ja turvallisuuden varmistava väylästä sekä toimivat jäänmurto, luotaus ja alusliikennepalvelut (VTS).

**Lentoliikenne** on Suomen kansainvälisen kilpailukyyn ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten kehittämisen sekä kansalaisten ulkomaan yhteyksien kannalta elintärkeä liikennemuoto, jota mikään muu liikennemuoto ei voi korvata. Päälentoasema Helsinki-Vantaalta on lentoyhteys noin 120 kansainväliseen reittikohteeseen Euroopassa, Aasiassa ja Pohjois-Amerikassa. Eurooppaan on 40 suoraa päivittäistä lentoa ja Aasiaan yli 50 suoraa viikkolentoa.

Ulkomaankaupan logistiikkaketjuissa **satamat** ovat haasteellisia solmu-kohtia. Suomessa satamia on periaatteessa riittävästi. Kilpailua eri satamien välillä ei synny, koska käyttäjille tärkeintä on niiden sijainti.

**Suomen ja Venäjän välisten liikenneyhteyksien** kehittäminen on painottunut maantieliikenteeseen, koska tavarakuljetukset hoidetaan pääasi-

assa kuorma-autoilla. Rautatie- ja lentoliikenteen merkitys kasvaa, kun yhteyksiä lisätään ja kehitetään. Saimaan kanavan toiminnalla on merkitystä Itä-Suomen elinkeinoelämälle ja matkailulle.

Kauttakululiikenne eli transito on luonut Suomeen yli 4000 työpaikkaa. Suomen omat ulkomaankuljetukset saavat merkittäviä synergiaetuja Venäjän kuljetuksista. Kauttakuljetukset Suomen kautta Venäjälle ovat lisääntyneet jatkuvasti vuoden 1998 jälkeen. Rajan ylittävä kuorma-autoliikenne on kaksinkertaistanut vuodesta 2000. Vaikka Suomen reitin houkuttelevuus Venäjän ulkomaankuljetusten väylänä vähenee, kun Venäjän muiden kuljetuskäytävien tilanne paranee, se säilyttää edelleenkin tärkeän asemansa yhtenä Venäjän kuljetusten pääväylänä.

Tavoitteena EU:n ja Venäjän välisissä tullimenettelyissä on ottaa käyttöön sähköinen *TIR-Carnet*-asiakirja vuoden 2009 alusta alkaen. Tämä nopeuttaa merkittävästi rajanylityksiä.

Helsingin ja Pietarin välinen nopea junaliikenne alkaa todennäköisesti vuonna 2010. Matka-aika lyhentyy 3 – 3,5 tuntiin nykyisestä viidestä ja puolesta tunnista. Venäjän rajavartiopalvelu sekä tulli ovat valmiita siirtymään liikkuvassa junassa tehtäviin raja- ja tullitarkastuksiin. Liikkuvissa junissa tehtävistä tarkastuksista on laadittu lakiluonnos, jonka odotetaan tulevan voimaan vuoden 2008 alkupuolella.

Suomen ja Venäjän välisessä lentoliikenteessä on kapasiteettipula. Näin ollen tarvitaan uusia lentoreittejä sekä lisää viikkovuoroja Pietariin ja Moskovaan. Kahdenvälisesti asiaan on vaikea saada ratkaisua, koska lentoliikenteen avaaminen ja vuorojen lisääminen liittyvät läheisesti Venäjän oman lentoliikenteen kilpailukyyn ja mahdollisuuden vastata eurooppalaiseen palvelutarjontaan.

Neuvottelut Saimaan kanavan vuokrasopimuksen jatkamisesta pyritään saamaan päätökseen siten, että uusi vuokrasopimus tulisi voimaan suunnittelukauden aikana. Kanavan kilpailukyky ympäristöystävällisenä kuljetusvaihtoehtona pyritään säilyttämään. Tavoitteena on myös lisätä matkailuliikennettä ja huviveneilyä.

## Keskeiset toimenpiteet

Kasvavan meriliikenteen toimintaedellytykset turvataan ylläpitämällä vesiväylästä välityskyky liikennemäärän edellyttämällä tasolla sekä turvallisuuden varmistavat väylänhoito-, jäänmurto- ja alusliikennepalvelut. Nämä palvelut rahoitetaan kauppamerenkulkuun käytettäviltä aluksilta perittävällä väylämaksulla. Väylämaksua määritettäessä otetaan huomioon myös tavoite alentaa logistisia kustannuksia.

Luotauspalvelujen toimivuutta ja kustannustehokkuutta kehitetään ja selvitetään kilpailun avaamisen edellytykset sekä linjaluotsauksen kielikysymys.

Satamien viranomaisroolia ja yritystoiminnan rajoja selkiytetään. Lisäksi satamia koskevaa lainsäädäntöä kehitetään ja yhdenmukaistetaan muun muassa huolehtimalla siitä, ettei enää tehdä eroa yksityisen ja kunnallisen yleisen sataman välillä.

Euroopan unionissa Suomi osallistuu merten moottoriteiden kehittämiseen liittyvään satamien laatu- ja palvelutasomääritelmien laatimiseen sekä vaikuttaa siihen, että koko yhteisön alueelle luodaan yhdenmukaiset kriteerit.

Euroopan unionin logistiikkapolitiikan kehittämiseen vaikutetaan siten, että se palvelee nykyistä paremmin myös Suomen ja sen syrjäisten alueiden tarpeita.

Venäjän rajaliikenteen ongelmien ratkaisemiseksi toimitaan aktiivisesti. Yhteistyötä tehdään sekä kahdenvälisesti Venäjän viranomaisten kanssa että Euroopan unionissa.

Suomen ja Venäjän väliset vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia koskevat määräykset uusitaan vastaamaan eurooppalaisia määräyksiä.

Erityishuomiota kiinnitetään Suomen ja Venäjän välisen rautatie- ja lentoliikenteen kehittämiseen.

## Seutujen väliset yhteydet

### Seutujen välillä on tarjolla nopeat, luotettavat ja turvalliset liikenneverkot ja joukkoliikenneyhteydet.

● Suomalaiset tekevät vuosittain 96 miljoonaa yli 100 kilometrin mittaista matkaa. Matkoista pääosa tehdään henkilöautolla. Junalla, bussilla tai lentäen tehdään noin 18 miljoonaa matkaa. Pääosa kaukoliikenteen bussi-, juna- ja lentoliikenteen palveluista hoidetaan asiakastuloin. Palvelutaso on valtakunnallisesti varsin kattava. Pitkistä matkoista yli 71 prosenttia liittyy vapaa-aikaan. Seuraavaksi suurin matkaryhmä ovat työasiamatkat.

Rautateiden kaukoliikenteen yhteyksissä ei ole ollut 10–15 viime vuoden aikana suuria muutoksia. Merkittävin parannus on ollut Kerava–Lahti-oikoradan valmistuminen syksyllä 2006. Matka-ajat Itä-Suomeen lyhentyivät yli 10 prosenttia ja matkustajamäärät kasvoivat yli 20 prosenttia.

Tavaraliikenteen olennaisia palvelutason tekijöitä ovat välityskyky, kantavuus ja ratapihojen toiminnallisuus. Tavoitteena ovat 25 tonnin kantavuus keskeisillä kuljetusreiteillä sekä toiminnallisesti tehokkaat ratapihat.

Vilkkaimmin liikennöidyn rataverkon kunto on parantunut, mutta osalla rataverkkoa luokitusta on laskettu. Lisäksi on jouduttu asettamaan radan huonosta kunnosta aiheutuvia liikennöintirajoituksia. Uhkana on liikenteen kieltäminen radan huonon kunnan vuoksi. Rajoitusten kohteeksi joutui vuonna 2007 noin kolme prosenttia tavaraliikenteen suoritteesta ja noin kaksi prosenttia henkilökaukoliikenteen suoritteesta. Vilkkaimmilla rataosilla välityskyky on loppunut eikä liikenne toimi tehokkaasti. Pienikin häiriö junakalustossa tai ratainfraassa aiheuttaa laajoja täsmällisyshäiriöitä.

Tieverkon palvelutasoon vaikuttavat liikenneyhteyden olemassaolo, teiden liikenteellinen toimivuus ja ruuhkaisuus, teiden pinnan kunto ja ajo-olosuhteet, liikenneturvallisuuden taso sekä ympäristöpalvelutaso.

Päätieverkko ei kaikin osin tyydytä nykyliikenteen vaatimuksia. Suuri osa päätieverkosta on kapeata yksiajorataista tietä, jolla altistuminen kohtaanmisonnettomuuksille on huomattavan suuri. Pääteillä ajetaan maantieliikenteestä 63 prosenttia. Rakenteeltaan pääliikenneverkot ovat pääosin hyvässä kunnossa.

Suunnittelukaudella valmistuu useita mittavia väylähankkeita. Ne parantavat liikenneverkkojen palvelutasoa ja turvallisuutta eri puolilla maata. Liikennejärjestelmän kehittämisen linjaukset sekä investointihankkeet käsitellään liikennepoliittisessa selonteossa.

Kaukoliikenteen ostoissa lähtökohtana on kansalaisten tavanomaisten liikkumistarpeiden tyydyttäminen ja kaukoliikenteen palvelujen alueellisesti tasapuolinen kohdentaminen. Lisäksi on otettava huomioon kaukoliikenneyhteyksien merkitys alueiden kehittämiselle ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksille.

Kaukoliikenne on matkailulle elintärkeää. Erityisenä haasteena on huipusesonkien ulkopuolinen liikenne ja ympärivuotisen saavutettavuuden parantaminen.

Lentoliikenne turvaa alueiden saavutettavuuden ja vähentää pitkien etäisyyksien haittoja. Suomen matkailustrategia korostaa hyvien lentoliikenneyhteyksien merkitystä matkailuelinkeinon kasvutekijänä. Matkailun kasvu Suomessa perustuu nimenomaan kansainväliseen kasvuun.

Lentoliikenteen infrastruktuuri ja palvelut ovat kokonaan asiakkaiden eli lentoyhtiöiden ja matkustajien rahoittamia. Kapasiteettia on pystytty parantamaan merkittävästi tervein liiketaloudellisin periaattein. Maksutaso on kuitenkin samalla pystytty pitämään eurooppalaisittain erittäin maltillisena.

## Keskeiset toimenpiteet

Liikenneverkkojen päivittäinen liikennöitävyys turvataan siten, että kuljetusvarmuus verkoilla säilyy.

Pääteiden hoitotaso ja kunto pidetään hyvänä. Talvihoidon toimintalinjoja uudistetaan siten, että toimia kohdennetaan nykyistä tarkemmin asiakkaiden, erityisesti kuljetusten tarpeiden mukaan. Yöajan liikennöintiolosuhteita parannetaan. Hoidon laatua arvioidaan jatkuvasti. Hoitoon kohdennetaan rahoitusta 200–230 miljoonaa euroa ja ylläpito- ja korvausinvestointeihin noin 230 miljoonaa euroa vuosittain.

Päätieverkolle laaditaan sähköisten liikenteen ohjaus- ja tietopalvelujen palvelusovaatimukset. Tämä liittyy Euroopan unionin liikenneturvallisuuksien ja erityisesti tieinfran ja ajoneuvojen välisen kommunikaation kehittämiseen ja parantamiseen. Sähköisten palveluiden palvelusovaatimukset sisällytetään väylien rakentamisen laatuvaatimuksiin.

Rataverkolla korvausinvestointeihin kohdennetaan keskimäärin 135 miljoonaa euroa vuosittain. Tasoristeyksiä poistetaan sekä osana kehittämishankkeita että yksittäisinä kohteina. Junaliikenteen täsmällisyyden parantamissuunnitelma laaditaan ennen suunnittelukauden alkua ja suunnitelmaa viedään käytäntöön.

Runkoverkoista tehtävän päätöksen ja käytettävissä olevien resurssien pohjalta laaditaan runkoverkon toteuttamishjelma. Valmistellaan myös ehdotus meriliikenteen ja terminaalien runkoverkoiksi.

Kaukoliikenteen ostojen perusteita ja kohdentamista täsmennetään määrittämällä ostojen lähtökohtaksi kaukoliikenteen peruspalvelutaso. Se turvataan tarkastelukaudella ostoliikenteenä, jos sitä ei pystytä hoitamaan pelkästään asiakastuloilla. Junien ostoliikennettä pyritään kehittämään yhdessä kuntien ja VR Osakeyhtiön kanssa siten, että se vastaisi paremmin alueellisia matkustustarpeita. Linja-autojen pikavuoroliikenne toimii kokonaan kaupalliselta pohjalta. Lentoliikennettä turvataan elinkeinoelämän toimintaedellytysten ja alueiden kilpailukyyn tarpeista lähtien yhdessä asianomaisten kuntien ja alueiden kanssa.

Laajakaistayhteyksiä tarjotaan joukkoliikennevälineissä ja terminaaleissa. Tämä parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja kilpailukykyä. Liikenteenharjoittajat saavat samalla yhteyksien avulla muun muassa parempaa kalustonhallintaa sekä liikennevalotuisuuksia kaupunkialueilla.

Lentoasemaverkostoon kuuluvan lentoaseman ylläpitämisen edellytyksenä on, että sinne on säännöllistä liikennettä. Lentoasemaverkostoa kehitetään lentoliikenteen tarpeita vastaavasti ottaen huomioon alan kansainvälisen ja EU-lainsäädännön ehdot.

Varaudutaan Helsingin seudun niin sanotun toisen lentoaseman toteuttamiseen.



## Kaupunkiseudut

### Liikenteen ja maankäytön yhteensovittaminen paranee. Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen markkinaosuus kasvaa.

● Henkilöautoliikenteestä yli kolmannes ajetaan kaupunkialueilla. Pääkaupunkiseudulla raideliikenteellä ja rataverkolla on keskeinen rooli. Muilla kaupunkiseuduilla joukkoliikenne hoidetaan linja-autoilla.

Asumisen ja työpaikkojen keskittyminen suurille kaupunkiseuduille lisää liikkumisen ongelmia. Myös työmatkapedelöinti omilla autoilla pitkienkin matkojen takaa on jatkuvassa kasvussa. Asuminen, kauppa ja kauppojen logistiikkakeskukset sijoittuvat eri alueille ja synnyttävät kasvavaa liikennetarvetta tavaroiden kuljettamiseen.

Ruuhkautuminen ja liikennehäiriöt haittaavat työmatkaliikennettä ja kaupan jakeluliikennettä sekä muodostavat suuren häiriörisin ja epävarmuustekijän teollisuuden ja kaupan pitkämatkaisiin kuljetusketjuihin. Ruuhkautuminen lisää myös liikenteen kasvihuonekaasu- ja hiukkaspäästöjä kaupunkiseuduilla.

Päivittäisten liikkumistarpeiden laajeneminen yli kuntarajojen asettaa haasteen myös joukkoliikenteen palvelutason ja tariffijärjestelmän kehittämiselle. Nykyinen organisaatiomalli, jossa joukkoliikenteen järjestäminen on hajautunut keskustaungille ja seututasolla lääninhallitukselle ja kullekin kunnalle, ei tue tavoitetta lisätä joukkoliikenteen kilpailukykyä kaupunkiseuduilla.

Euroopan komissio on tehnyt vuonna 2007 julkaistussa kaupunkiliikenteen vihreässä kirjassa uuden avauksen yhteisötason toimista kaupunkikeskusten liikennepolitiikassa. Komissio julkaisee vihreästä kirjasta käytävän konsultaation jälkeen toimenpideohjelman syksyllä 2008.

## Keskeiset toimenpiteet

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnistää yhteistyössä ympäristöministeriön kanssa toimet seudullisen liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittämiseksi niin, että liikennesuunnittelu ja maankäytön suunnittelu kytkeytyvät yhteen nykyistä paremmin. Maankäytön suunnittelussa arvioidaan nykyistä tarkemmin vaikutukset liikenteeseen ja kulkutapajakautumaan. Myös tavaraliikenne ja pyöräily sekä jalankulku otetaan liikennejärjestelmätyöhön entistä painokkaammin mukaan.

Kaupunkiseuduilla toteutetaan suunnittelukaudella ensisijaisesti joukkoliikenteen toimivuutta parantavia kehittämishankkeita ja muita pienempiä joukkoliikennettä hyödyttäviä toimenpiteitä.

Tiekapasiteettia kaupunkiseuduilla lisäävistä hankkeista tehdään selvitys mahdollisuuksista tehostaa resurssien käyttöä. Tavoitteena on löytää toimenpiteitä, joilla nykyistä nopeammin saadaan helpotusta ruuhkautuneisiin kohteisiin kasvihuonekaasu- ja hiukkaspäästöjen vähentämiseksi.

Valtion tiemäärärahoja kohdistetaan teemahankkeena jalankulku- ja pyöräteiden sekä kevyen liikenteen turvallisten liittymien rakentamiseen. Valtio osallistuu liikennejärjestelmien aiesopimusten kautta myös suurimpien kaupunkikeskustojen liikenneturvallisuutta parantavien jalankulku- ja pyörätiehankkeiden toteuttamiseen. Erityisesti kiinnitetään huomiota liityntäpysäköintimahdollisuuksien laajentamiseen.

Käynnistetään selvitys mahdollisuuksista käyttää liikenteen hinnoittelua keinona ohjata kysyntää ja rahoittaa liikennejärjestelmää. Tavoitteena on löytää uusia keinoja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän toimivuuden turvaamiseksi pitkällä tähtäimellä.

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee henkilöliikennelain kokonaisuudistusta. Tavoitteena on, että uusi laki tulee voimaan samanaikaisesti EU:n palvelusopimusasetuksen kanssa vuoden 2009 lopulla. Lain tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen käyttöä ja turvata joukkoliikennepalvelut koko maassa. Henkilöliikennelain kokonaisuudistus sisältyy hallitusohjelmaan.

Suurilla ja kasvavilla keskisuurilla kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen kattavuutta, palvelutasoa ja houkuttelevuutta parannetaan uudistamalla liikenteen suunnittelua, järjestämistä ja rahoitusta. Valtion rahoitus ohjataan pitkäjänteisten kaupunkiseutukohtaisten joukkoliikenteen kehittämishankkeiden kautta. Liikennejärjestelmäsuunnitteluun kytketyissä

kehittämisohjelmissa asetetaan konkreettiset tavoitteet joukkoliikenteen palvelutasolle ja käytölle. Lähtökohtina ovat nykyinen palvelutaso ja joukkoliikenteen nykyinen kehitysvaihe sekä seudun tahtotila ja edellytykset kehittää ja parantaa palveluja. Kehittämisohjelmista laaditaan seutukohdaiset aiesopimukset.

Pienillä ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla valtion rahoitus kohdistetaan joukkoliikenteen peruspalvelutason turvaamiseen.

Joukkoliikenteen edistämisen yhteiskunnalliset hyödyt ovat merkittävimmät suurilla kaupunkiseuduilla (Helsingin, Tampereen ja Turun seudut). Näillä seuduilla myös ongelmat ja haasteet ovat suurimmat. Valtion osallistuminen näiden seutujen joukkoliikenteen rahoitukseen varmistaa liikennejärjestelmän toimivuutta ja on yksi merkittävistä keinoista vähentää liikenteen kasvihuonepäästöjä ja siten hidastaa ilmastonmuutosta. Valtion rahoitus ohjataan joukkoliikenteen palvelutasoa nostaviin hankkeisiin. Rahoituksen ehtona on, että kunnat vastaavasti lisäävät omaa panostustaan joukkoliikenteeseen.

Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen lähiliikennekokonaisuutta kehitetään siten, että valtion ostamaa ja YTV:n omalla alueellaan ostamaa lähiliikennettä aletaan tarkastella yhtenä kokonaisuutena. Tavoitteena on luoda entistä paremmat edellytykset parantaa ja tehostaa palvelua. Samalla varaudutaan lähiliikenteen kilpailuttamiseen.

Yhteistyössä pääkaupunkiseudun kuntien kanssa valmistellaan uutta pääkaupunkiseudun aiesopimusta. Tavoitteena on sopimuksen solmiminen suunnittelukaudella.

Kaupunkiseuduilla liikenteen hallintaa edistetään yhteistyössä kaupunkien kanssa. Kehittämistä ohjaavat liikenteen hallinnan neuvottelukunnat tai johtoryhmät vakiinnuttavat toimintansa suurilla kaupunkiseuduilla suunnittelukauden aikana.

Edistetään sellaista liikkumisen ohjausta, jossa toimijoiden yhteistyöllä tuetaan ja kannustetaan asenteiden ja käyttäytymisen muutosta kohti ympäristön kannalta kestäviä kulku- ja kuljetustapoja.

EU-tasolla vaikutetaan komission kaupunkiliikenteen toimenpideohjelman perusteella toteutettavien toimien muotoutumiseen tavoitteena muun muassa kansallisten erityispiirteiden riittävä huomioon ottaminen.

## Maaseutu

### Julkisen liikenteen peruspalvelut turvataan. Tieverkon liikennöitävyys säilyy. Saaristoliikenteen palvelut turvataan.

● Maaseudun jokapäiväisessä liikkumisessa ja kuljetuksissa tiestö eri osineen on tärkein liikenneverkko. Maaseudun sisäisissä yhteyksissä keskeisiä tekijöitä ovat turvallisuus, liikennöitävyys ja ympäristöön sekä tarpeisiin sopeutuvat tieratkaisut. Yhteydet kuntakeskukseen muodostavat päivittämisen elämän edellytykset, kun lähes kaikki palvelut ovat kuntakeskuksessa. Yhteydet kuntakeskusten välillä korostuvat. Kuntien yhteistyö ja palvelurakenteen kehittyminen vievät suurempiin kokonaisuuksiin ja lisäävät kulke- mista ja matkojen pituutta. Myös matkailun ja virkistystyksen kannalta tiever- kolla on suuri merkitys.

Vähäliikenteisiä teitä on yhä enemmän, koska lisääntyvä liikenne kes- kittyy pääteille. Vähäliikenteiset tiet palvelevat kuitenkin pysyvää asutusta ja vapaa-ajan asumista, ja niillä voi olla merkitystä maaseudun palvelujen, matkailun, maatalouden ja metsäteollisuuden kannalta. Harvaan asutulla- kin alueella on voitava varmistaa kohtuullinen ja kohtuuhintainen matko- jen ja kuljetusten palvelutaso. Saaristossa ongelma konkretisoituu yhteys- alusliikenteen järjestämisessä: käyttäjien määrä vähenee matkailun kannal- ta tärkeitä reittejä lukuun ottamatta. Myös osa rataverkosta on jäänyt hyvin vähälle käytölle.

Vähäliikenteisellä tiestöllä on haasteena säilyttää riittävä palvelutaso. Käyttäjät antavat nykyisin arvosanaksi tyydyttävän.

Maaseudulla tyypilliset puukuljetukset tarvitsevat ympärivuotisesti toi- mivat yhteydet metsästä teollisuuslaitoksiin ja välivarastoihin. Painorajoit- tusten tulisi haitata mahdollisimman vähän sekä tie- että rataverkolla. Il- mastonmuutos saattaa lisätä puukuljetusten riskejä, jos lämpimät talvet ja talvikelirikko yleistyvät.

Vähäliikenteistä rataverkkoa tarvitaan puukuljetuksiin. Vähäliikenteisiä ra- toja tarkastellut liikenne- ja viestintäministeriön työryhmä piti syksyllä 2007 tekemässään ehdotuksessa perusteltuna, että huonokuntoiset radat perus- korjattaisiin kasvavaa kuljetustarvetta vastaavalle tasolle.

Harvaan asuttujen seutujen tavaratoimitukset käyvät yhä kalliimmiksi, ellei toimitusrytmiä sopeuteta kysynnän vähentyessä.

Maaseutu tulee yhä riippuvaisemmaksi henkilöautoilusta. Autottomien määrä todennäköisesti vähenee. Tavanomaista joukkoliikennettä on vaikea järjestää, kun kysyntä vähenee kaiken aikaa. Matkoja töihin, kouluun ja asi- oille on yhä vaikeampi hoitaa ilman henkilöautoa. Monet ovat riippuvaisia muiden tarjoamista henkilöautokuljetuksista. Samalla kasvaa tarve paran- taa taksipalveluja. Erityisenä haasteena ovat haja-asutusalueiden autotto- mat taloudet.

## Keskeiset toimenpiteet

Maaseudun tiestön päivittäinen liikennöitävyys pidetään yllä nykyta- soisena. Toimenpiteiden kriteereinä ovat koulumatkojen sekä elintar- vike- ja puukuljetusten turvallisuus ja toimivuus, jolloin myös maaseu- dun muut matkat ja kuljetukset toimivat tyydyttävästi. Koulumatkojen turvallisuutta parantavat toimenpiteet kohdennetaan kevyen liikenteen väylien olosuhteiden parantamiseen ja erityisesti liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisimpiin taajamiin. Kelirikkokorjaukset ja sorateiden kunnostukset kohdennetaan edellä olevien kriteerien mukaisesti. Sora- teiden kunto kuitenkin heikkenee jonkin verran. Huonokuntoisten sil- tojen määrää vähennetään.

Yksityisteiden toimivuus turvataan osana liikennejärjestelmää siten, et- tä oikeudenmukainen rajapinta yksityisten teiden ja maanteiden välillä voidaan saavuttaa ja yksityisteiden tienpitoa avustaa valtion varoin tei- den merkityksen mukaisessa suhteessa. Lainsäädäntömuutokset käyn- nistävät liikennepoliittisen selonteon jälkeen.

Busseilla ja takseilla hoidettavaa alueellista runkoliikennettä turvataan. Vähenevää reittiliikennettä täydennetään kutsujoukkoliikenteellä. Li- ikenteen hankinnoissa priorisoidaan peruspalvelutason mukainen lii- kenne. Peruspalvelutasolla tarkoitetaan sitä, että asukkaat eri puolella maata pystyvät julkisella liikenteellä tekemään seutukunnallisesti tär- keiden palvelukeskusten, kuntakeskusten ja muiden isojen taajamien välisessä liikenteessä päivittäiset työ-, opiskelu- ja asiointimatkat sekä liityntämatkat valtakunnalliseen julkisen liikenteen verkkoon.

Saaristoliikenteen lauttojen ja yhteysalusten palvelut pyritään pitämään vähintään nykyisinä suunnittelukauden aikana. Muiden liikennemuoto- jen tapaan myös saariston yhteysalusliikenteelle määritellään valtakun- nallinen peruspalvelutaso, joka turvataan. Samalla selvitetään yhteys- alusliikenteen maksullisuuden perusteet.

## Liikenneturvallisuus parhaiden EU-maiden tasolle

Eri maiden liikenneturvallisuuden tilaa vertaillaan yleensä suhteuttamalla liikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä asukaslukuun. Suomi sijoittuu tällä mittarilla tarkasteltuna EU:ssa seitsemännelle sijalle (66 kuollutta miljoonaa asukasta kohden vuonna 2006). Parhaat EU-maat ovat Malta, Hollanti, Ruotsi, Englanti, Tanska ja Saksa (kuolleita 25–62 miljoonaa asukasta kohden).

Suomessa tieliikenteen turvallisuus on parantunut viiden viime vuoden aikana hyvin hitaasti ja hitaammin kuin monessa muussa EU-maassa. Asetetun turvallisuustavoitteen mukaan vuonna 2010 Suomessa olisi 56 kuollutta miljoonaa asukasta kohden.



## Tieliikenne

### Tieliikenteessä kuolleiden määrä on korkeintaan 250 vuonna 2010.

● Vakavat tieliikenneliikenneonnettomuudet ja erityisesti liikennekuolemat ovat hitaasti vähentyneet. Viime vuosikymmenen aikana liikenneonnettomuuksissa menetettyjen määrä on laskenut 440:stä 340:een ja loukkaantuneiden määrä 9 100:sta 8 200:aan. Henkilöautoliikenteen turvallisuus on pysynyt lähes muuttumattomana, sen sijaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kuolemat ovat vähentyneet.

Vuonna 2007 tieliikenteen turvallisuustilanne on jälleen heikentynyt. Liikenteessä kuoli elokuun 2007 loppuun mennessä 252 ihmistä. Se on 50 enemmän kuin edellisellä vuonna vastaavana aikana. Myös loukkaantuneiden määrä kasvoi alkuvuodesta merkittävästi. Tasoristeysonnettomuuksien

määrä on pysynyt suurena (noin 50 vuodessa).

Nykyinen hallitus on sitoutunut 9.3.2006 annettuun periaatepäätökseen tieliikenteen turvallisuudesta. Sen mukaan kuolleiden määrä vuonna 2010 saisi olla enintään 250 ja vuonna 2025 enintään 100. Periaatepäätöksen taustalla on vuosille 2006–2010 laadittu valtakunnallinen liikenneturvallisuussuunnitelma, jonka toimenpiteet koskettavat kaikkia turvallisuuden kannalta ongelmallisia alueita. On arvioitu, että asetettu tavoite voitaisiin saavuttaa, jos kaikki valtakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet toteutettaisiin.

Liikennekuolemien määrä ei näytä nykyvauhdilla kehittyvän siten, että asetetut tavoitteet saavutetaan. Tärkeimmät syyt toimenpiteiden toisinaan hitaaseen toteutukseen liittyvät rahoitusongelmiin, päätöksentekoon ja tekniseen toimeenpanoon. Rahoituksen puute on estänyt erityisesti keski-kaideohjelman kunnollisen käynnistämisen, kuntien ja alueellisten turvallisuustoiminnan riittävän laajan toteuttamisen sekä liikennevalvonnan laajentamisen ja tehostamisen.

### Keskeiset toimenpiteet

Liikenneturvallisuuden parantaminen edellyttää pitkäjänteistä toimintaa ja monen eri sektorin yhteistyötä. Perustan onnistuneelle turvallisuustyölle muodostaa hyvä liikennepolitiikka, joka luo edellytykset turvalliselle liikumiselle.

Valtioneuvoston periaatepäätöksen toteutumisen ohjausta ja seurantaa tiivistetään. Liikenne- ja viestintäministeriö raportoi jatkossa joka vuoden lopussa hallitukselle suunniteltujen toimenpiteiden etenemisestä ja toteutuksesta toteuttamiseen liittyvistä ongelmista.

Toiminnan koordinoitua ja ministeriöiden välistä yhteistyötä kehitetään. Kaudella suunnitellaan yhteistyötä vahvistavia työkaluja. Rahoituksen osalta selvitetään, voitaisiinko valtion tulo- ja menoarvioesitykseen koota poikkihallinnollisena osuutena aivan erikseen tieliikenteen turvallisuustyö ja sen tärkeimmät tavoitteet ja toimenpiteet toteutuksen varmistamiseksi.

Liikenneministerin johdolla valmisteltiin alkusyksystä vuonna 2007 tarvittavat kiireellisenä toteutettavat lisätoimenpiteet keskeisiin ajankohtaisiin ongelmiin. Liikenne- ja viestintäministeriön, oikeusministeriön, sisäasiainministeriön ja sosiaali- ja terveystieteiden ministeriön yhteisvoimin edistetään erityisesti toimenpiteitä liikennevalvonnan tehostamiseksi ja rattijuopumusten torjumiseksi.

Liikenneturvallisuustoiminnan valtakunnallinen ja alueellinen organisointi arvioidaan. Laadittavan selvityksen perusteella tehdään päätökset rakenteiden muuttamisesta ja kehittämisestä vuoden 2008 loppuun mennessä.

Hallinnonalan laitosten tulostavoitteita ja niiden mittaamista kehitetään siten, että voidaan varmistaa tarvittava vaikuttavuus ja toiminnan tehokkuus turvallisuustyössä. Tiehallinnon henkilövahinko-onnettomuuksien vähentämistä koskevaa tavoitetta nostetaan siten, että perustienpidon toimin tulee saavuttaa vähintään 50 henkilövahinko-onnettomuuden vähenemä vuosittain.

Kiinnitetään huomiota toimiin, joilla rakennetaan turvallisuustyön perusteita ja mahdollistetaan liikkujiin kohdistuvia toimenpiteitä. Hallinnonalalla ajankohtaisena painopisteenä on Ajoneuvohallintokeskuksen (AKE) rekisterijärjestelmän kehittäminen siten, että tarvittavat AKE:n tietojärjestelmät on uudistettu vuoden 2011 loppuun mennessä.

**Valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisista tärkeimmistä toimenpiteistä monet ovat käynnissä. TTS-kaudella panostetaan periaatepäätöksen toteuttamiseen, erityisesti:**

- pääteiden kohtaamisonnettomuuksien torjuminen laaditun keskikaideohjelman perusteella
- kuntien ja alueiden erillisten turvallisuustoimenpiteiden laajempi toteuttaminen
- rattijuopumuksen torjunta, erityisesti alkolukon käytön vakiinnuttaminen ja laajentaminen
- uutta turvallisuustekniikkaa hyödyntävän autokannan käyttöön saaminen ja uutta tekniikkaa hyödyntävät turvallisuuspalvelut erityisesti hätäviestijärjestelmän (eCALL) käyttöönotto ja ajovakaudenjärjestelmä (ESC)
- kuljettajakoulutuksen uudistaminen
- ajokorttilainsäädännön ja toiminnan uudistaminen sekä raskaan liikenteen ammattipätevyyden kehittäminen
- ajokieltojärjestelmän uudistaminen
- yhteistyö liikennevalvonnan tehostamisessa ja kehittämisessä muun muassa kameravalvonnan laajentaminen ja tehostaminen
- liikenneturvallisuusviestinnän yhteistyö ja kehittäminen
- lasten, kouluikäisten ja ikääntyneiden turvallisuuden kehittäminen
- turvallisuustoiminnan yhteistyön ja organisoinnin kehittäminen

Toimintakautena saatetaan voimaan vaarallisten aineiden tie- ja rautatiekuljetuksia koskeva direktiivi. Säännösten tulee olla valmiit 1.7.2009 mennessä. Kaikkien kuljetusmuotojen säännökset Suomessa ovat alaa koskevien kansainvälisten sopimusten ja EU-määräysten mukaiset. Toimintakautena hyödynnetään myös telemaattisia ratkaisuja kemikaalikuljetuksessa EU:n ja alan kansainvälisten järjestöjen suositusten mukaisesti.



## Rautatieliikenne, kauppamerenkulku ja lentoliikenne

### Rautatieliikenteessä, kauppamerenkulussa ja lentoliikenteessä ei tapahdu matkustajakuolemia.

● Merenkulussa ja rautatieliikenteessä ei ole sattunut viime vuosina kuolemaan johtaneita onnettomuuksia. Myös lentoliikenteessä turvallisuustaso on säilynyt hyvänä lukuun ottamatta vuonna 2005 tapahtunutta vakavaa helikopterionnettomuutta, jossa menehtyi 14 ihmistä.

Eurooppalaista rautatiejärjestelmää ollaan nopeassa tahdissa yhtenäistämässä siten, että turvallisuusjärjestelmät tulevat keskenään yhteensopiviksi. Lisäksi mahdollisia muutoksia aiheuttaa kansallisen tavaraliikenteen avautuminen kilpailulle sekä kansallisen henkilöliikenteen todennäköinen avautuminen kilpailulle 2010-luvulla. Tavaraliikenteessä voidaan arvioida TTS-kaudella tapahtuvan rakenteellisia muutoksia puunjalostusteollisuuden keskittymisestä ja Venäjän puutulleista johtuen. Rautatieliikenteen ympäristöstävällisyys ja turvallisuus lisäävät rautatiekuljetusten kysyntää tavaraliikenteessä. Uusien toimijoiden tullessa sekä liikennöintiin että radanpitoon lisääntyvät haasteet turvallisuustason säilyttämiseksi entisellä korkealla tasolla olennaisesti.

Rautatieliikenteen turvallisuuteen vaikutetaan parhaiten kehittämällä ratainfraa laadultaan ja tekniikaltaan sellaiseksi, etteivät ihmisten työssään tekemät virheet johda onnettomuuteen. Rautatieliikenteessä on kuitenkin merkittävä suuronnettomuuksien vaara, jos juna suistuu kiskoilta esimerkiksi tasoristeysonnettomuuden seurauksena.

**Alusliikenne** on lisääntynyt Suomen ja Itämeren vesialueilla viime vuosina. Erityisesti liikenne Suomenlahdella ja öljynkuljetukset Venäjän öljysatamista ovat lisääntyneet. Vuonna 2007 kuljettavan öljyn määrä arvioidaan olevan 140 miljoonaa tonnia. Öljynkuljetusten kasvun arvioidaan jatkuvan ja määrän olevan vuonna 2015 noin 250 miljoonaa tonnia. Merenkulussa suuronnettomuuden riski on olemassa, sillä Itämerellä on paljon matkustaja-alusliikennettä, josta huomattava osa on niin sanottu poikittaisliikennettä säiliöalusten reitillä.

Merenkulun turvallisuuteen vaikutetaan Suomen lipun alla olevien alusten osalta lippuvalvontatoimenpiteiden avulla, joita ovat mm. riittävä ja tarkoituksenmukainen lainsäädäntö sekä lainsäädännön tehokas toimeenpano niin, että alusten katsastuksilla ja tarkastuksilla varmistetaan aluksen ja sen laitteiden kunto sekä riittävä ja pätevä miehistys. Tavoitteena on edelleen pysyä maailman parhaiden maiden tasolla. Suomen satamissa käyville ulkomaisten lippujen alla oleville aluksille tehtävillä satamavaltiotarkastuksilla voidaan vaikeuttaa ja ehkäistä alikuntoisten alusten liikennöintiä Suomen satamiin.

Merenkulun turvallisuuteen vaikutetaan merkittävästi myös alusliikenteen valvonnalla sekä luotsauspalvelulla. Alusliikennepalvelu (VTS) perustuu alusliikennepalvelulakiin ja palvelun perustamisesta päättää liikenne- ja viestintäministeriö. Palvelua ylläpitää Merenkululaitos. Alusliikennepalvelu kattaa tällä hetkellä 95 prosenttia kauppamerenkulun väylistä.

Merenkulun turvalaite- ja valvontateknologian kehitys tuo uusia mahdollisuuksia navigoinnin turvallisuuden lisäämiseen ja liikenteen valvontaan.

**Lentoliikenne** on luonteeltaan hyvin kansainvälistä, joten ilmailun turvallisuuden ja toimivuuden edistämiseksi valtioiden väliset yhteiset säännöt ovat välttämättömiä. Kansainvälisellä tasolla toimii useita ilmailualan järjestöjä, joissa tehdään kansainvälistä yhteistyötä ja annetaan yhteisiä ilmailunormeja.

Suomessa lentoliikenteen turvallisuustaso on korkea ja vakavia vaaratilanteita tapahtuu erittäin harvoin. Tavoitteena on, että maamme lentoturvallisuus on myös jatkossa korkealla kansainvälisellä tasolla. Yhteisten eurooppalaisten linjausten mukaisesti kansallisena turvallisuustavoitteena on vuotuisten lento-onnettomuuksien ja lento-onnettomuuksissa kuolleiden määrän jatkuva väheneminen liikenteen määrän kasvusta riippumatta.

Ilmailuhallinto hoitaa lentoturvallisuuteen ja ilmailun turva-asioihin liittyvien ohjeiden, määräysten ja lupien antamisen sekä muut siviili-ilmailun viranomaistehtävät. Ilmailuhallinto osallistuu aktiivisesti kansainväliseen ja eurooppalaiseen yhteistyöhön lentoturvallisuuden parantamiseksi.

## Keskeiset toimenpiteet

Rautatieliikenteessä panostetaan turvallisuutta edistävän uuden teknologian käyttöön.

Norminantoa kehitetään ja kohdistetaan valvonta keskeisiin ongelma-kohtiin.

Meriturvallisuuden parantamiseksi Itämerellä laaditaan ohjelma. Merenkulun turvallisuutta Itämeren kansainvälisillä vesillä on mahdollista edistää ainoastaan kansainvälisessä yhteistyössä yhdessä muiden Itämeren valtioiden kanssa.

Kehitetään edelleen Itämeren alusliikenteen turvallisuuteen vaikuttavaa, kansainvälisellä vesialueella ylläpidettävää alusten pakollista ilmoittautumisjärjestelmää (GOFREP) yhteistyössä Venäjän ja Viron kanssa. Kehittämiseen kuuluu sekä aluksien ilmoittautumiskäytäntöjen tehostamista että alusliikenteen valvontajärjestelmiin tehtäviä teknisiä ratkaisuja.

Alusliikennepalvelun kehittämisvaihtoehdot selvitetään.

Pidetään yllä hyvä lentoturvallisuusjärjestelmä ja toimintakulttuuri. Huomiota kiinnitetään pieniinkin poikkeamiin, joista raportoidaan Ilmailuhallinnolle. Raporttien pohjalta tehdään tarvittaessa aloitteita lentoturvallisuuden kehittämiseksi. Lentoturvallisuuden tasoa seurataan jatkuvasti tilastojen ja toiminnan arvioinnin avulla.



# Liikenne torjumaan ilmastonmuutosta

## Ilmastonmuutoksen hillintä

### Liikenteen CO<sub>2</sub>-päästöjen kasvu pysäytetään vuoteen 2012 mennessä.

● Ilmastonmuutoksen haitat alkavat merkittävästi kasvaa, jos ilmaston lämpenemistä ei kyetä rajaamaan alle kahteen asteeseen siitä, mitä se oli esiteollisella aikakaudella. Rajan katsotaan nykykehityksellä ylittyvän parin seuraavan vuosikymmenen kuluessa. Ilmaston lämpenemisen rajaaminen alle kahteen asteeseen edellyttää, että kasvihuonekaasupäästöjä leikattaisiin nykyisestä vähintään 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Eurooppa-neuvosto asettikin tämän 9.3.2007 hyväksymissään päätelmissä EU:n tavoitteeksi (EU:n riippumaton välitavoite vuoteen 2020 on 20 prosentin vähennys ja 30 prosentin vähennys, jos muu maailma lähtee mukaan).

Liikenteen osuus kasvihuonekaasupäästöistä on noin 20 prosenttia Suomen kokonaispäästöistä. Liikenteen hiilidioksidipäästöistä valtaosa (noin 90 prosenttia) on tieliikenteen päästöjä ja henkilöautoilun osuus tieliikenteen energiankulutuksesta on noin 60 prosenttia.

Nykyinen Kioton pöytäkirjassa asetettu yleinen vähennystavoite hiilidioksidipäästöille vuosille 1990–2012 on EU:lle kahdeksan prosenttia. EU:n sisäisessä taakanjaossa Suomen tavoite on pitää päästöt vuoden 1990 tasolla.

Vaihtoehtoiset teknologiat tukevat pitkällä aikavälillä kasvihuonekaasujen vähentämistä. EU on sopimassa sitovista CO<sub>2</sub>-raja-arvoista henkilöautoille (130 g/km moottoritekniikan avulla ja 10 g/km muilla keinoilla vuoteen 2012). Pidemmällä aikavälillä henkilöautojen ominaiskulutus laskeus uusien teknologioiden ansiosta.

## Keskeiset toimenpiteet

**Liikennepolitiikan keinoin vaikutetaan aktiivisesti liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi:**

- Liikennejärjestelmäsunnittelun sekä väyläinvestointien avulla tuetaan kestävästä liikunnasta. Joukkoliikenteen ja erityisesti raideliikenteen kehittämiseen panostetaan.
- Nopeusrajoituksia tarkastellaan myös osana energiatehokkuutta. Tuetaan taloudellisen ajotavan omaksumista.
- Kuluttajia ohjataan informaatio-ohjauksella valitsemaan entistä energiatehokkaampia ja ympäristöystävällisempiä ajoneuvoja. Valmistellaan tulossa olevan EY-lainsäädännön periaatteiden tai kansallisten tarpeiden perusteella mukaan energiatehokkaiden ajoneuvojen valintaan ohjaava niin sanottu *eco-labelling-järjestelmä*, joka rakentuu esimerkiksi kodinkoneiden energiatehokkuusmerkinnöistä saatuihin kokemuksiin.
- Uudistetaan tavarankuljetusten ja joukkoliikenteen energiansäästöohjelmia sekä tehostetaan niiden toimintaa sekä vaikutusten seurantaa.
- Liikkumisen ohjaustoimintaa kehitetään.
- Parannetaan hallinnonalan ja koko liikenteen energiatehokkuutta. Keväällä 2008 tulee voimaan julkisen sektorin energiansäästölaki, jonka perusteella ministeriö, virastot ja laitokset kehittävät omaa energiansäästötyötään tehtyjen linjausten mukaisesti. Julkisen sektorin energiansäästötoimet ovat esimerkkinä yksityisen sektorin energiansäästötoimille.
- Selvitetään mahdollisuudet huomioida merenkulun maksuissa myös alusten hiilidioksidipäästöt.

**Vaikutetaan muihin liikenteen kysyntään vaikuttaviin politiikkatoimenpiteisiin:**

- Vaikutetaan verotuksen ja muun taloudellisen ohjauksen kehittämiseen niin, että se ohjaa liikennekäyttäytymistä ympäristöystävällisempiin ja energiatehokkaampiin valintoihin.
- Selvitetään tieliikenteen käyttömaksujärjestelmää ja työmatkaliikenteen verotusta.
- Käynnistetään selvitys autoedun verotuksen ja työmatkojen verovähennysoikeuden kehittämiseksi niin, että niiden kielteinen vaikutus yhdyskuntarakenteeseen ja matkustuskäyttämiseen vähenee.
- Parannetaan liikenteen, maankäytön suunnittelun ja kaavoituksen yhteistyötä, jotta se tukisi tavoitteita vähentää autoliikenteen tarvetta ja ohjaisi kuljetuksia kestävämpiin kulkumuotoihin.
- Arvioidaan yhteistyössä nykyisestä maankäyttö- ja rakennuslaista saatuja kokemuksia ja lainsäädännön ja kaavoitusperiaatteiden kehittämismahdollisuuksia.
- Edistetään sitä, että kuljetuspalveluja tarvitsevat yritykset asettavat ehtoja kuljetusten energiatehokkuudelle ja valitsevat sellaisia kuljetuspalveluja, jotka toteutetaan energialla ja ympäristöä säästävällä tavalla (ks. tavara- ja joukkoliikenteen energiatehokkuuden toimintaohjelmat).
- Tuetaan vaihtoehtoisten polttoaine- ja ajoneuvoteknologioiden omaksumista. Vaihtoehtoisten polttoaineiden (erityisesti biopolttoaineiden) käytön edistämiseksi edetään kestäväällä ja kustannustehokkaalla tavalla ottaen huomioon EY-lainsäädännön tavoitteet sekä t&k-toiminnan mahdollisuudet.

**Kansainvälisessä yhteistyössä panostetaan erityisesti lentoliikenteen ja merenkulun päästöjen vähentämiseen:**

- Tuetaan globaalitason pyrkimyksiä vähentää lentoliikenteen ja merenkulun päästöjä tekniikan, ohjausjärjestelmien sekä markkinapohjaisten instrumenttien avulla.
- Tuetaan samanaikaisesti EU-tason toimenpiteitä, esim. lentoliikenteen saattamista osaksi EU:n päästökauppajärjestelmää sekä pyrkimyksiä löytää merenkululle sopiva ohjausmekanismi.
- EU:n puitteissa sekä muissa kansainvälisissä yhteyksissä (Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO ja Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO) toimitaan sen puolesta, että Kioton pöytäkirjan jälkeisellä päästöjen vähennyskaudella kansainvälinen lentoliikenne ja merenkulku (niin sanottu bunkkeriöljyt) pyritään saamaan osaksi kansallisia, kansainvälisiä tai toimialakohtaisia päästövähennystavoitteita.



## Ilmastomuutokseen sopeutuminen

Selvitykset ilmastomuutokseen sopeutumisesta laadittu. Sopeutuminen on viety osaksi väylänpidon kehittämistä ja ylläpitoa.

● Euroopan komissio julkaisi heinäkuussa 2007 *Vihreän kirjan* ilmastomuutokseen sopeutumisesta *Sopeutuminen ilmastomuutokseen Euroopassa – vaihtoehdot EU:n toimille*. Pääosin sopeutumistoimenpiteet toteutetaan kansallisella ja paikallisella tasolla. Yhteisötason toimet tukevat kansallisen ja paikallisen tason toimintaa muun muassa kehittämällä ympäristövaikutusten arviointia koskevaa lainsäädäntöä niin, että sopeutumistoimenpiteet on kattavasti otettu huomioon infrastruktuurin kehittämiseen tähtäävissä hankesuunnitelmissa.

Ilmastomuutoksen sopeutumistoimenpiteiden tueksi maa- ja metsätalousministeriö asetti syksyllä 2006 kaksivuotisen tutkimusohjelman (niin sanottu *ISTO, Ilmastomuutoksen sopeutumisen tutkimusohjelma*). Tutkimusohjelman puitteissa on käynnistetty tutkimushankkeita, jotka tukevat myös hallinnonalan virastojen ja laitosten sopeutumistoimenpiteiden suunnittelua.

Keskeinen haaste liikenteessä on, miten varaudutaan ääri-ilmiöiden lisääntymiseen eli mahdolliseen sademäärien kasvuun, myrskyjen ja tulvien lisääntymiseen ja niiden vaikutuksiin liikenneinfrastruktuurin kuntoon sekä nopeasti muuttuviin keliolosuhteisiin. Ääri-ilmiöt voivat aiheuttaa sen, ettei jatkossa enää voida taata liikenneverkkojen ja -palvelujen päivittäistä liikennöitävyyttä kaikissa olosuhteissa.

### Keskeiset toimenpiteet

Tutkimustoimintaa ja -yhteistyötä kohdistetaan ongelmien selvittämiseen ja ratkaisujen hakemiseen.

Kriittisillä alueilla tehdään tilanne- ja riskikartoitukset ja arvioidaan parantamistarpeet ja mahdollisuudet.

Ilmastomuutoksen sopeutumisen vaikutusten arviointi kytketään väylähankeiden vaikutusten arviointiin. Se otetaan huomioon myös hankesuunnitelmissa ja niiden kustannuksissa. Tähän panostetaan erityisesti EY-lainsäädännön kehittämisen yhteydessä (YVA- ja SOVA-direktiivit).

Kehitetään tiedottamista sekä varoittamista poikkeavista sääoloista ja niiden vaikutuksista.

Varmistetaan riittävien ja oikeiden vedenkorkeustietojen saatavuus Suomen rannikolla ja erityisesti meriväylillä.

## Liikenteen terveydelle ja luonnolle aiheuttamat haitat

### Liikenteen aiheuttamat päästöt ja melu vähenevät.

● Melu heikentää elinympäristön laatua ja viihtyisyyttä sekä vaikuttaa ihmisten terveyteen, hyvinvointiin ja toimintakykyyn. Liikennemelulle (L<sub>Aeq</sub> > 55 dB) altistuu yhteensä lähes 0,9 miljoonaa asukasta. Ilman uusia meluntorjuntatoimia maanteiden ja rautateiden melualueilla asuvien määrän ennakoitua kasvavan. Kun rautateiden tavaraliikennettä nopeutetaan ja akselipainoja suurennetaan, radanvarren tärinähaitat pahenevat. Lentoliikennemelualueilla asuvien määrä ei kasva, mutta meluongelma voi olla ennistä jatkuvampaa lentoliikenteen volyymin kasvaessa.

Ajoneuvojen pakokaasu- ja hiukkaspäästöt ovat keskimäärin puolittuneet 1990-luvun alusta lähtien ajoneuvo- ja polttoaineteknologian ansiosta ja ne jatkavat laskuaan. Hiukkaspäästöt kuormittavat kuitenkin vielä pitkään etenkin suurten taajamien ilmanlaatua. Teiden kulumisesta ja hiekoituksesta johtuva katupöly on etenkin keväisin merkittävä terveys- ja viihtyisyyshaitta.

Yleisistä teistä noin 10 prosenttia sijaitsee tärkeillä pohjavesialueilla. Kii-reellistä suojausta vaativia pohjavesialueita on maantieverkolla kaikkiaan 55 kohteessa, joille tarvitaan pohjavesisuojaus yhteensä noin 116 kilometrin matkalla.

Öljykuljetusten kasvu lisää onnettomuusriskiä ja ympäristövahingon riskiä Itämerellä. Öljy- ja kemikaalivahinkojen torjuntaan varautumisesta vastaavat Suomessa ympäristöministeriö ja Suomen Ympäristökeskus. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla torjuntaan osallistuvat Varustamoliikelaitos ja Merenkululaitos. Ympäristöviranomaisten arvion mukaan Suomen on varauduttava torjumaan noin 30 000 tonnin öljypäästö.

Laivojen päästöt ilmaan ovat jatkossa yhä suurempi ongelma. Painopiste EY- ja kansainvälisessä sääntelyssä tuleekin lähivuosina kohdistumaan laivojen päästöjen vähentämiseen. Alusjätevesien laskemiseen mereen ja vesistöihin on kyettävä puuttumaan entistä tehokkaammin ja jätevesien talteenottoa satamista on tehostettava. Meriliikenteen kasvaessa myös uhka uusista tulokaslajeista ja niiden aiheuttamista vaikutuksista koko Itämeren ekosysteemin toimintaan kasvaa.

Vuonna 2008 Euroopan komissio julkaisee niin sanotun *Green Transport* -paketin, jonka elementit ovat liikenteen ulkoisten kustannusten sisäistäminen, vihreä käyttövoima sekä toimintasuunnitelma älykkäistä liikennejärjestelmistä. Komission suunnitelmilla liikenteen ulkoisten kustannusten sisäistämisestä on vaikutuksia myös Suomen kansallisen liikenteen maksupolitiikan valmisteluun ja toteuttamiseen. Suomen maantieteellisestä asemasta johtuen yhteisön maksupolitiikalla on lisäksi suuret kustannus- ja kilpailuvaikutukset.

### Keskeiset toimenpiteet

Meluntorjuntatoimenpiteitä tehostetaan.

Ajoneuvojen pakokaasu- ja hiukkaspäästöjä vähennetään pääosin EY-lainsäädännön mukaisesti.

Selvitetään mahdollisuuksia edistää vanhan ajoneuvokannan päästöjen vähentämistä niin sanotuilla *retrofitting* (vanhaan kalustoon viedään uutta teknologiaa) -toimenpiteillä.

Merenkulun päästöjä ilmaan vähennetään EU:n puitteissa ja muun kansainvälisen yhteistyön avulla (Kansainvälinen merenkulku järjestö IMO ja Itämeren suojelukomissio eli Helsinki komissio HELCOM).

Pohjavesien suojaustoimia jatketaan.

Panostetaan t&k-toimintaan, jotta hallinnonalan toimet tukevat liikenteestä ihmisiin ja luontoon kohdistuvien haittojen vähentämistä.

Lisätään meriliikenteen turvallisuustoimia sekä varaudutaan ympäristövahinkojen torjuntaan.

Selvitetään mahdollisuudet huomioida merenkulun maksuissa myös alusten ympäristövaikutukset.

EU-tasolla vaikutetaan aktiivisesti komission liikenteen ulkoisten kustannusten sisäistämistä koskevien ehdotusten sisältöön ja käsittelyyn.



# Toimialan tuottavuus paremmaksi

## Tutkimus- ja kehittämistoiminta

### T&k-toiminnan tuloksia hyödynnetään kaikissa liikennejärjestelmän ylläpidon ja kehittämisen vaiheissa.

● Liikennealan yhteisiä teemoja ovat erityisesti toimintaympäristön seuranta ja ennakointi, liikennejärjestelmän strategisen suunnittelun systematisointi, liikennetalous ja liikenteen hinnoittelu, liikenneturvallisuus, ympäristöhaittojen vähentäminen ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen, kuljetus- ja matkaketjujen sujuvuus sekä väyläteknologia. Suurena infraomaisuuden omistajana ja maarakennustöiden tilaajana väylävirastot panostavat infra-alan yhteiseen kehittämiseen tavoitteena tuottavuuden parantaminen.

Kansallisen yhteistyön painopiste on hallitusohjelman mukaisen ministeriöiden ja muiden rahoittajien välisen sektoritutkimusyhteistyön kehittämisessä. Alue- ja yhdyskuntarakenteiden ja infrastruktuurien osalta ovat keskeisiä aiheita kaupunkiseutujen maankäytön ja liikennejärjestelmien yhteensovittaminen, hallituksen aluepolitiikkaa tukevien matka- ja kuljetusketjujen sekä kansainvälisiin yhteyksiin liittyvän logistiikan kehittäminen. Kestävän kehityksen ja turvallisuuden näkökulmasta keskeisiä ministeriöiden välisiä yhteisiä tutkimuskohteita ovat ilmastonmuutos ja Itämeri. Hallinnonalan tutkimuslaitoksilla on tärkeä rooli liikenteen ympäristövaikutusten ja ilmastonmuutoksen vaikutusten ennakkoinnissa sekä vaikutusten arvioinnissa. Ilmatieteen laitos ja Merentutkimuslaitos tuottavat lisäksi liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta tärkeitä asiantuntijapalveluja.

Kansainvälisen yhteistyön kehittämisen painopiste on erityisesti eurooppalaisten liikenneministeriöiden kansallisia t&k-ohjelmia verkottavassa ERA-NET TRANSPORT-yhteistyössä, jolla on myös yhteydet EU:n puiteohjelmiin. Tavoitteena on riittävän kriittisen massan aikaansaanti samoja aiheita tutkivien maiden kanssa Suomelle tärkeillä painopistealueilla. Erityinen huomio on laajan kansainvälisen t&k-toiminnan tulosten hyödyntämisessä.

## Kuljetus- ja liikennemarkkinat

### Luodaan edellytykset kuljetus- ja liikennealan elinvoimaisuudelle ja terveelle kilpailulle.

● **Rautateiden tavaraliikenne** on avattu kilpailulle vuoden 2007 alussa.

**Lentoliikenteessä** tavoitteena ovat nykyisen palvelutason mukaiset laadukkaat, turvalliset ja toimivat lentoliikenteen kuljetuspalvelut, joiden kilpailuympäristö on vapaa. Euroopan yhteisössä on kaikille yhteisön toimiluvan saaneille lentoyhtiöille avoimet lentoliikenteen sisämarkkinat. Myös Suomessa lentoyhtiöt toimivat kilpailla markkinoilla liiketaloudellisin periaattein. Mikäli liiketaloudellisesti kannattamatonta lentoreittiä halutaan edelleen liikennöidä, tulee sille asettaa yhteisölainsäädännön mukainen tarjouskilpailun perustuva julkinen palveluvelvoite.

**Kansainvälinen merenkulku** on luonteeltaan ns. globaali elinkeino, jossa rahoitus määräytyy yleisesti halvimpien tarjousten mukaan.

EU:ssa komissio vahvisti vuonna 1997 suuntaviivat meriliikenteen valtiontuesta. Vuonna 2004 suuntaviivoja tarkistettiin. Tärkeimmät tukitoimenpiteet ovat alusten miehistökustannuksia alentava tuki EU-kansalaisten osalta sekä varustamoiden verotuksen korvaaminen niin sanotulla tonnistoroverolla, joka on aluksen lastinotto- ja -luovutuksen perustuva verrattain alhainen vuosimaksu. Tuen tarkoituksena on paitsi jäsenmaiden kauppalaivastojen säilyminen yhteisömaiden lippujen alla, erityisesti yhteisöalueen merenkulkijoiden työllisyyden tukeminen. Suuntaviivoja tarkistettaneen seuraavan kerran näillä näkymin vuonna 2011.

Suomessa varustamoille maksettavat tuet ovat pääpiirteissään sillä enimmäistasolla, mihin EY:n komission vahvistamat meriliikenteen valtiontuen suuntaviivat antavat mahdollisuuden.

Suomen omaa kauppalaivastoa pidetään takeena siitä, että ulkomaankaupan kuljetukset voidaan hoitaa luotettavasti, tehokkaasti ja turvallisesti erilaisissa olosuhteissa ottaen huomioon erityisesti talviolot sekä huoltovarmuuden edellyttämä Suomen lipun alla olevan tonniston määrä.

Pääasiassa ulkomaanliikenteessä toimivan Suomen kauppalaivaston kehitys on 2000-luvulla lisätystä valtiontuesta huolimatta ollut vähenevä. Suomalaisten ulkomaanliikenteen alusten keski-ikä on myös huomattavan korkea, noin 19 vuotta, verrattuna Euroopan talousalueen (EU sekä Norja ja Islanti) noin 12 vuoteen ja koko maailman kauppalaivaston noin 13 vuoteen.

EU:lla ei ole yhteisöä kattavia huoltovarmuusjärjestelyjä merikuljetusten turvaamiseksi poikkeusoloissa. Suomi on liittymässä ns. Eindhovenin sopimukseen, joka mahdollistaa sen, että Suomi voi hyödyntää tässä järjestelmässä olevia aluksia poikkeusoloissa.

## Keskeiset toimenpiteet

Laaditaan **logistiikkastrategia** ja kaikki liikennemuodot kattava **kuljetusklusterin pitkän aikavälin elinkeinopoliittinen ohjelma** edistämään suomalaisen liikenneklusterin kilpailukykyä.

Kuljetusmarkkinoiden sääntelyllä varmistetaan, että liikenteenharjoittajat tarjoavat turvallisia ja sujuvia liikennepalveluja.

Hallitus edistää liikennealan sisämarkkinoita Euroopan unionissa. Tuetaan avointen ja syrjimättömien liikennemarkkinoiden kehittymistä.

Ministeriö ja toimialan viranomaiset huolehtivat **rautatieliikenteen kilpailuedellytyksistä** suhteessa muihin liikennemuotoihin ja varmistavat tasapuoliset ja syrjimättömät kilpailuolosuhteet. Kartoitetaan rautateiden tavaraliikenteen tosiasialliset kilpailun esteet ja poistetaan ne, jotta kynnystä markkinoille tulon voidaan madaltaa. Lisätään läpinäkyvyyttä ja avoimuutta rautatieliikenteeseen liittyvissä toiminnoissa, muun muassa liikenteenohjauksessa ja alan koulutuksessa.

Ministeriö selvittää pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen junaliikenteen kilpailuttamisen käynnistämistä ja luo yhteistyössä pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan (YTV) kanssa edellytykset pääkaupunkiseudun junaliikenteen kilpailuttamiselle. Tavoitteena on, että pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen junaliikenne kilpailutetaan 2010-luvun loppupuolella.

Ministeriö neuvottelee Venäjän liikenneministeriön kanssa uudesta rautateiden yhdysliikennesopimuksesta. Nykyisen yhdysliikennesopimuksen rakenne uudistetaan ja uusi sopimus valmistellaan vastaamaan muun muassa perustuslain vaatimuksia ja Suomen EU-jäsenyysohjeita.

Suomen ja yhteisön ulkopuolisten valtioiden välistä **lentoliikennettä** säätelevät pääosin kahdenväliset lentoliikennesopimukset, joissa usein rajoitetaan molempien sopimuspuolten liikennöintioikeuksia. Tavoitteena on liberalisoida sopimuksia hallitusti siten, että lentoyhtiöiden tasapuoliset toimintaedellytykset ja kilpailuolosuhteet turvataan. Myös EU pyrkii aktiivisesti solmimaan yhteisötason lentoliikennesopimuksia ja siten lisäämään kilpailua yhteisön ja kolmansien valtioiden välisillä lentoreiteillä.

**Kauppamerenkulun tarvitsema jäänmurtopalvelu turvataan pitkäjänteisesti.** Palvelujen hankintaan saadaan tätä kautta vakautta ja jatkuvuutta. Jäänmurtopalvelujen hankinnan kehittämisessä kiinnitetään huomiota merikuljetusten sujuvuuteen sekä palvelun tuottajien osamiseen. Luodaan edellytykset tehokkuuden ja tuottavuuden lisäämiseksi ja uusille toimintamalleille.

**Linja-autoliikenteessä** jatketaan hallittua kilpailun lisäämistä.

Uusi **taksiliikennelaki** tuli voimaan 1.8.2007. Lain lähtökohtia ovat taksien saatavuuden, turvallisuuden ja laadun parantaminen. Ministeriö panostaa lain täytäntöönpanoon ja lääninhallitusten ohjaukseen voimakkaasti, jotta lakia sovellettaisiin yhtenäisesti koko maassa. Myös uudistuksen vaikutuksia seurataan tavanomaista laajemmin.

### Kauppalaivaston kehitys

	2000	2006
Alusten määrä	124	114
Bruttotonnit (miljoonaa tonnia)	1,53	1,35
Keski-ikä	16	19
Kotimaisen tonniston osuus ulkomaan merikuljetuksista	40,1	27,7

## Väylänpidon palvelujen tilaustoiminta

### Väylänpidon palvelujen tilaustoiminnalla edistetään toimialan innovatiivisuutta ja tuottavuutta sekä toimivia markkinoita.

● Ratahallintokeskus ja Tiehallinto kilpailuttavat pääosan perusväylänpidon töistä. Palvelujen tuottajina ovat yritykset. Merenkululaitos kehittää toimintaansa samaan suuntaan. Tällöin markkinahinta vaikuttaa suoraan saatavan palvelun eli perusväylänpidon hintaan. Maarakennusalan markkinahintaa seurataan maarakennuskustannusindeksillä, joka pitää sisällään myös alan tuottavuuden kasvun. Myös pitkäaikaisissa puitesopimuksissa joudutaan vuosittaisia hintatasoja korjaamaan indeksien perusteella.

Suomessa liikenneväyliin on sidottu kuusi prosenttia kiinteästä kansallisvarallisuudesta ja väylien pito (sisältää tilaajatahot ja palveluntuottajat) työllistää kaikkiaan viisi prosenttia työvoimasta. Yritykset ovat pääosin pieniä. Vuonna 2004 päätoimialakseen infraurakoinnin ilmoittaneista 6 500 toimipaikasta 85 prosenttia on pieniä, vain muutaman henkilön työllistäviä koneurakointiyrityksiä. Markkinat ovat kuitenkin vahvasti keskittyneet, sillä 60 suurinta yritystä tuottaa yli puolet alan liikevaihdosta. Ongelmana alalla on heikko kannattavuus ja työn tuottavuus sekä suhdannevaihtelut ja voimakas vuoden sisäinen kausivaihtelu.

### Keskeiset toimenpiteet

Väylävirastot kehittävät hankintamenettelyjä parantaakseen alan tuottavuutta ja saadakseen aikaan todellista kilpailua. Tuottavuuteen ja tehokkuuteen vaikutetaan toimenpiteiden mitoituksella, kohdentamisella ja oikealla ajoituksella.

Tieverkon hoidossa ja rataverkon kunnossapidossa käytetään toimitusvaatimuksia ja bonus-järjestelmää kannustamaan urakoitsijoita joustavaan asiakassuuntautuvaan toimintatapaan ja samalla tuottavuuden parantamiseen.

Merenmittauksen, vesiväylien hoidon sekä kanavien käytön ja kunnossapidon palveluiden markkinoita avattaessa turvataan näiden alojen erikoisosaaminen.

Kehittämis- ja korvausinvestointihankkeet toteutetaan markkinatilanteen ja kohteen kannalta sille parhaiten soveltuvalla toteutusmuodolla. Vaihtoehtoja on monivuotisista puitesopimushankinnoista aina elinkaarimallitoteutuksiin. Puitesopimushankinnat soveltuvat esimerkiksi jokavuotisiin ratojen päällysrakenteiden uusimisiin, joissa työvälit tulee sopia kaksi vuotta etukäteen, työt tehtävä junaliikenteen ehdoilla ja töissä käytettävää kalustoa on vain yksi Suomessa. Elinkaarihankkeet soveltuvat kohteisiin, joissa palvelun tuottajalle voidaan antaa tarpeeksi vapautta kohteen innovatiiviseksi ja tehokkaaksi toteuttamiseksi.

Infra-alan suurimpien kaupunkien, Tiehallinnon ja Ratahallintokeskuksen yhteisesti kehittämää kustannuslaskentajärjestelmää kehitetään ja sen avulla seurataan toteutunutta markkinatilannetta. Tiehallinto ja Ratahallintokeskus hankkivat ja ottavat käyttöön vuosina 2008–2009 yhteisen toiminnanohjausjärjestelmän, jonka avulla arvioidaan myös eri palveluntuottajaryhmien työmääriä ja markkinatilanteen kehittymistä.



# Liiketoiminnan ohjaus

Liikelaitosten kilpailukykyä kehitetään omistajaohjauksen keinoin pitkäjänteisesti niin, että laitoksen kyky suoriutua yhteiskunnallisesta perustehtävästään kustannustehokkaasti paranee samalla kun valtio saa pääomalleen tuottoa.

● Liikenne- ja viestintäministeriö toteuttaa liikelaitosten ohjausta *corporate governance* -ohjeistuksen sekä ministeriössä hyväksyttyjen omistajaohjausperiaatteiden mukaisesti. Nykyisille kolmelle liikelaitokselle vahvistetaan kullekin oma omistajapolitiittinen strategiansa.

Valtion liikelaitokset ovat julkista tehtävää toteuttavia liiketoimintaorganisaatioita, joiden omistaja-arvo muodostuu julkisesta ja taloudellisesta arvosta. Julkisella arvolla tarkoitetaan kustannustehokkaasti tuotettua yhteiskunnallista vaikuttavuutta. Kun liikelaitokset menestyvät liiketoiminnassaan, ne tarjoavat kilpailukykyiset ja tasokkaat liikenne- ja viestintäpalvelut elinkeinoelämälle, yhteiskunnalle ja kansalaisille. Valtion omistajuudella ei aseteta liiketoiminnan kannalta ristiriitaisia tavoitteita. Liikenne- ja viestintäministeriö ohjaa omistajana hallinnonalan liiketoimintaorganisaatioiden mahdollisuuksia kehittyä ja luoda lisäarvoa.

Ministeriö edellyttää liikelaitoksiltaan kannattavuutta niin, että ne pystyvät investoimaan strategiseen kasvuun säilyttäen rahoitusrakenteensa terveenä sekä täyttävät tulos- ja voitonjakotavoitteet. Ministeriön tavoitteena on pitkäjänteinen, tasaisesti kasvava tulos. Voitonjakotavoite on noin 50 prosenttia liikelaitosten tuloksesta. Voitonloutusta tarkastellaan kuitenkin aina liikelaitoskohtaisesti. Lainsäädännön asettamista velvollisuuksista huolehditaan esimerkillisen hyvin. Liikelaitoksissa noudatetaan aktiivista henkilöstöpolitiikkaa. Toiminta on ympäristön kannalta vastuullista.

**Ilmailulaitoksen** liikevaihto on lentoliikenteen voimakkaan kasvun vuoksi viime vuosina nopeasti kasvanut. Kasvun odotetaan jatkuvan ja sen seurauksena liikelaitoksen investoinnit ovat historiallisen korkealla tasolla. Omistajaohjauksella varmistetaan, että Ilmailulaitoksen kasvuun ja investointeihin liittyvät riskit ovat hallittavissa.

**Varustamoliikelaitoksen** palvelut ovat yhä enemmän siirtyneet avoimen kilpailun piiriin. Toimialalla markkinat ovat kehittyneet huonosti. Kilpailun laajentuessa asteittain palveluiden tuottaminen taloudellisesti ja kilpailukyinen liiketoiminta korostuvat. Liiketoiminnan ohjauksen keinoin varmistetaan, että Varustamoliikelaitoksen toiminta sopeutuu vastaamaan muutunutta toimintaympäristöä. Talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa on loppuvuodesta 2007 hyväksytty Varustamoliikelaitoksen tervehdyttämisohjelma, jota toteutetaan suunnittelukauden aikana.

**Luotsausliikelaitoksen** toimintaan vaikuttaa suunnittelukaudella merkittävästi mahdollinen markkinoiden avaaminen tai linjaluotsauksen yleistäminen. Liikelaitoksen haasteena on toiminnan aktiivinen kehittäminen sekä kustannustehokkuuden lisääminen. Omistajaohjauksella huolehditaan liikelaitoksen hallituksen sopeutumisesta mahdollisiin toimintaympäristön muutoksiin.

Liikelaitosten voitontuloutuksen arvioidaan olevan noin 83 miljoonaa euroa suunnittelukaudella.





# Hallinnonalan ohjaus

## Hallinnonalan rakenteiden ja toiminnan kehittäminen

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toiminta järjestetään tavalla, joka edistää sekä toimialan yhteiskunnallista vaikuttavuutta että hallinnonalan virastojen ja laitosten toiminnallista tuloksellisuutta, taloudellisuutta ja tuottavuutta.

● Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimii yhdeksän virastoa ja laitosta, joiden tulosohejauksesta ministeriö vastaa. Toiminnan yhteiskunnallinen vaikuttavuus ja tuloksellisuus edellyttävät huipputason asiantuntemusta ja innovatiivisuutta sekä hallinnonalalle yhtenäisiä toimintatapoja ja tarkoituksenmukaisia rakenteita.

Liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteena on yhteistyön syventäminen hallinnonalan virastojen ja laitosten välillä. Hallinnonalan rakenteiden kehittämistä jatketaan.

Ministeriö on sitoutunut 23.3.2006 kehyspäättöksessä vahvistettuun henkilöstömäärän vähentämiseen vuosina 2007–2011. Hallinnonalan henkilöstömäärä tulee vähentymään 480 henkilötyövuodella eli noin 14 prosentilla vuoden 2006 tasosta. Tavoitteen saavuttamista edesauttaa suurten ikäluokkien eläkkeelle siirtyminen, jonka on arvioitu olevan korkeimmillaan suunnittelukauden lopulla vuosina 2011 ja 2012.

Toiminnan tehostamisella, osaamisen kehittämisellä sekä tehtävien taroituksenmukaisella järjestämisellä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala tavoittelee vuositasolla keskimäärin kahden prosentin kokonaistuotavuuden ja yhden prosentin työn tuottavuuden kasvua.

Hallitusohjelman sekä valtion tiede- ja teknologianeuvoston linjausten mukaisesti huolehditaan koko hallinnonalan kattavasta sektoritutkimuksen strategisen suunnittelun, tutkimusresurssien käytön sekä tutkimuksen hyö-

dyntämismekanismien kehittämisen koordinoinnista, sitomattoman tutkimusrahoituksen lisäämisestä sekä yhteistyöstä laajasti muiden alan toimijoiden kanssa Suomessa ja ulkomailla.

Yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaamisesta 23.11.2006 annetussa valtioneuvoston periaatepäättöksessä (YETTS) on määritelty varautumisen tavoitetilat, asetettu ministeriöille strategiset tehtävät sekä määritelty niille ylläpito- ja kehittämistarpeet. Strategian mukaan kukin ministeriö ohjaa ja seuraa toimialallaan yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaamiseen liittyvien tehtävien toteuttamista ja näiden edellyttämän toimintakyvyn kehittämistä.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan organisaatioiden tulee kyetä jatkamaan toimintaansa tarvittavassa laajuudessa ja volyyymilla kaikissa hallituksen antamissa, yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaamisen strategiassa määritellyissä turvallisuustilanteissa. Liikenne- ja viestintäministeriön vastuulla olevat tilanteet ovat huomattavan laaja-alaisia ja niihin varautuminen edellyttää laajaa ja tehokasta yhteistyötä. Hallinnonalan toiminta suunnitellaan ja varmistetaan siten, että organisaatioiden toimintaa uhkaavat onnettomuudet ja rikollinen toiminta tai muut normaaliolojen häiriöt aiheuttavat toiminnan ja palvelujen jatkuvuudelle mahdollisimman pienen uhan.

### Tuottavuustoimenpiteet ministeriön hallinnonalalla – htv-vähennykset

	Htv-vähennykset					Yhteensä
	2007	2008	2009	2010	2011	
Liikenne- ja viestintäministeriö	-3	-3	-1	0	0	-7
Ajoneuvohallintokeskus	-4	-2	-3	-3	-2	-14
Tiehallinto	-60	-5	-39	-30	-35	-169
Merenkululaitos	-29	-14	-14	-136	-17	-210
Ratahallintokeskus	-1	0	0	0	0	-1
Rautatievirasto	0	-35	0	0	0	-35
Ilmailuhallinto	0	0	0	0	0	0
Viestintävirasto	-2	-1	-1	0	0	-4
Ilmatieteen laitos	-6	-6	-6	-7	-7	-32
Merentutkimuslaitos	-1	-1	-2	-2	-2	-8
<b>Yhteensä</b>	<b>-106</b>	<b>-67</b>	<b>-66</b>	<b>-178</b>	<b>-63</b>	<b>-480</b>

## Keskeiset toimenpiteet

Liikenne- ja viestintäministeriö ylläpitää ja kehittää tulosohjausmallia sekä tulosohjaustiedon rakenteita ja sisältöjä. Riskienhallinta vakiinnutetaan osaksi tulosohjausta. Tulosohjaajien osaamisesta huolehditaan.

Hallitusohjelmassa on asetettu tavoitteeksi Ilmatieteen laitoksen ja Merentutkimuslaitoksen yhteistyön syventäminen. Lokakuussa 2007 valmistui selvitysmiehen raportti tutkimuslaitosten yhteistyön syventämisestä. Ministeriö on asettanut työryhmän valmistelemaan laitosten yhdistämistä Ilmakehä- ja meritieteen tutkimus- ja palvelulaitokseksi 1.1.2009 alkaen.

Merenkululaitoksen sisäinen tuotanto eriytetään laitoksesta vuoden 2010 alusta.

### Hallinnonalan rakenteiden kehittämistä tuetaan laatomalla lisäksi mm. seuraavat selvitykset:

- väylävirastojen yhteistyön syventäminen
- turvallisuusvirastojen yhteistyön syventäminen
- mittausyhteistyön kehittäminen Ilmatieteen laitoksen, Tiehallinnon ja Ilmailulaitoksen välillä
- ministeriön omien tehtävien kehittäminen ja teknisten tehtävien siirtäminen hallinnonalan virastoihin ja laitoksiin

Liikenne- ja viestintäministeriö osallistuu hallitusohjelmassa mainittuun aluehallinnon uudistamishankkeeseen. Hankkeessa kartoitetaan aluehallinnon tehtävät sekä ministeriön ja keskusvirastojen tehtävät.

Hallinnonalan virastot ja laitokset siirtyvät asteittain palvelukeskuksen asiakkaiksi talous- ja henkilöstöhallinnon palveluissa. Hallinnonalalla toteutetaan valtionhallinnon tietohallintostrategian mukaisia kehittämistoimenpiteitä. Niillä tuetaan tietohallintotoimintojen sekä -ratkaisujen tuottavuutta ja vaikuttavuutta, kytketään tietohallinnon ohjaus kiinteämmin toiminnan ja talouden suunnitteluun sekä tulosohjaukseen, edistetään yhteisiä hankkeita sekä palveluiden hankintaa ja arvioidaan vaihtoehtoisia tietohallintopalveluiden tuottamismuotoja. Hallinnonalalla siirrytään asteittain sähköiseen asianhallintaan ja arkistointiin sekä edistetään tietojärjestelmiä metatietoja kehittämällä ja yhtenäistämällä.

Hallinnonalalla panostetaan johtamiseen ja esimiestyöhön liittyvien taitojen kehittämiseen, kehitetään henkilöstösuunnittelua sekä selkeytetään rekrytointiprosesseja. Lisäksi huolehditaan riittävän osaamisen säilyttämisestä organisaatiossa nykyisen henkilöstön osaamista kehittämällä, rekrytoinneilla sekä asiantuntijapalveluita ostamalla. Virastojen ja laitosten työnjakoa ja yhteistyötä kehittämällä hyödynnetään hallinnonalan sisäistä osaamista. Hallinnonalalla seurataan säännöllisesti henkilöstön työtyytyväisyyttä ja työhyvinvointia. Virastoilla ja laitoksilla on käytössään kannustavat palkkausjärjestelmät.

Tutkimuksen ja kehittämisen osalta toteutetaan hallitusohjelman sekä valtion tiede- ja teknologianeuvoston linjausten mukaiset toimet, joilla tuetaan hallinnonalan strategioiden, toiminnan tuottavuuden, tuotteiden ja palveluiden laadun sekä henkilöstön osaamisen kehittämistä.

Hallinnonalan sisäisen ja kansallisen t&k-yhteistyön sekä hankintamenetelyjen kehittämisen avulla siirrytään laajempiin hankekokonaisuuksiin, jotka edistävät pitkäjänteisen osaamisen ja osaamiskeskittymien kehittymistä Suomessa.

Ministeriön sitomaton t&k-määräraha kaksinkertaistetaan asteittain suunnittelukaudella. Lisärahoitus suunnataan erityisesti ministeriöiden ja muiden rahoittajien sektoritutkimusyhteistyöhön sekä kansainvälisen tutkimusyhteistyön hyödyntämiseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö sitoutuu sektoritutkimuksen neuvottelukunnan koordinoimien hankkeiden rahoitukseen ministeriön toimintamomentilta (31.01.01) neuvottelukunnassa sovitun kehyksen mukaisesti. Rahoitus järjestetään käyttämällä sitomattomia tutkimusmäärärahoja ja sektoritutkimuslaitosten tulosohjausta.

Hallinnonalan tutkimuslaitosten – Ilmatieteen laitos ja Merentutkimuslaitos – asiantuntijapalveluja käytetään erityisesti fyysisen ja sähköisen infrastruktuurin turvallisuuden kehittämisessä sekä liikenteen ympäristövaikutusten ja ilmastomuutoksen vaikutusten ennakoinnissa ja vaikutusten arvioinnissa. Tutkimuslaitosten toiminta järjestetään tarkoituksenmukaisella tavalla. Lisäksi huolehditaan siitä, että laitoksilla on tarvittavat resurssit huippuluokan tutkimustyöhön muun muassa Itämeren tilaan sekä ilmastomuutokseen liittyvässä tutkimuksessa.

Ministeriö seuraa suunnittelukaudella säädöksissä ja valmiusohjeissa asetettujen varautumisen tavoitteiden saavuttamista hallinnonalan organisaatioissa.



# Rahoitus ja omaisuus

## Rahoitus

Toiminta- ja taloussuunnitelman peruslaskelman pohjana on valtioneuvoston 25.5.2007 kehyspäättös, jota on tarkistettu ottaen huomioon vuoden 2008 talousarvioesitykseen sisältyvät kertaluonteiset päätökset sekä hallituksen muutoin tekemät ratkaisut. Liikenneverkkojen sekä liikenteen tukemisen ja ostopalvelujen osalta ministeriö esittää vain peruslaskelman mukaisen rahoitustason. Ministeriö on hallitusohjelman mukaisesti laatimassa liikennepoliittista selontekoa, joka on määrä antaa eduskunnalle alkuvuodesta 2008. Selonteossa linjataan liikennepoliittikan pitkän aikavälin suuntaviivat. Siihen sisältyy kuluva vaalikauden väyläinvestointiohjelma sekä pitkäjänteinen liikenteen ja infrastruktuurin kehittämis- ja investointiohjelma. Samalla selvitetään budjettirahoitusta täydentävien rahoitusmallien käyttöönotto väyläinvestointeihin. Selonteon aihealueita ovat muun muassa liikenneverkon ylläpito, kaupunkiliikenne, maaseudun liikenne, liikenneturvallisuus ja joukkoliikennepalvelut. Hallinnon ja toimialan yhteisten menojen sekä tutkimuslaitosten osalta ministeriö esittää myös kehusehdotuksen.

Hallinnonalalle esitetään peruslaskelman mukaisella rahoitustasolla keskimäärin 1 758 miljoonaa euroa/vuosi (ilman arvonnalisäveromenoja) ja kehusehdotuksen mukaisella rahoitustasolla keskimäärin 1 763 miljoonaa euroa/vuosi (ilman arvonnalisäveromenoja).

Seuraavassa on esitetty peruslaskelmaan ja kehusehdotukseen sisältyvät merkittävimmät muutokset.

## Hallinto ja toimialan yhteiset menot

**Kehusehdotukseen** sisältyy ministeriön toimintamenomomentille määrärahalisäys rakennustuotedirektiivin markkinavalvonnasta aiheutuvien menojen kattamiseen vuodesta 2009 lukien ja ministeriön toimitilojen remontista aiheutuva vuokramenojen kasvu vuodesta 2011 lukien sekä kertaluonteiset muutto- ja kalustusmenot.

## Liikenteen turvallisuus ja valvonta

**Peruslaskelmaan** sisältyy Ajoneuvohallintokeskuksen toimintamenoihin 4,8 miljoonan euron määrärahalisäys, joka aiheutuu katsastustoiminnan valvontamaksun muuttumisesta veroluonteiseksi maksuksi vuonna 2009. Lentoliikenteen valvontamaksua alennetaan suunnittelukaudella.

## Liikenteen tukeminen ja ostopalvelut

Peruslaskelmaan sisältyy hallituksen liikenteen verotukseen tekemien muutosten yhteydessä tehty päätös aientaa suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tuen aloittaminen vuoteen 2009. Lisäksi budjettiriihessä tehty 300 000 euron lisäys saariston kuljetuspalvelujen turvaamisen nykyisessä laajuudessa sisällytetään peruslaskelman tasokorotukseksi.

## Tutkimus

Kehusehdotukseen sisältyvät hallinnonalan tutkimustoiminnan tarpeet, joihin peruslaskelman mukaisella rahoitustasolla ei pystytä vastaamaan. Näitä tarpeita ovat Ilmatieteen laitoksen kansainvälisten järjestöjen jäsenmaksujen kohoaminen ja tutkaverkon uusiminen sekä Merentutkimuslaitoksen merivedenkorkeuden ennustus- ja varoitusjärjestelmä, Etelämannen-logistiikan turvaaminen, merentutkimusala *Arandan* käyttöasteen parantaminen ja automaattisen mittaustoiminnan kehittäminen.

## Omaisuus

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan omaisuus oli vuoden 2006 lopussa 19,6 miljardia euroa. Vuoden 2007 lopussa omaisuuden arvioidaan olevan 18,7 miljardia euroa.

Suurimman osan omaisuudesta muodostavat maa- ja vesirakenteet, maa-alueet, vesiväylät ja kanavat sekä liikelaitosten pääomat. Suunnitelmakauden aikana valmistuu useita suuria väylähankkeita. Tämän jälkeen väyläomaisuuden on arvioitu alenevan, koska investointien määrä on alhaisempi kuin omaisuuden kulumista kuvaava poistojen määrä. Markkinaehtoisten yhtiöiden omistajaohjaus on vuoden 2007 toukokuussa siirretty valtion omistajaohjausyksikköön ja Tieliikelaitos *Destiasta* muodostettiin valtion kokonaan omistama osakeyhtiö vuoden 2008 alusta lukien.

### Tase vuonna 2006 ja tase-ennuste vuosille 2007 ja 2008 käytettävissä olevan rahoituksen mukaan sekä ennuste vuosille 2009–2012 peruslaskelman mukaan.

taseen loppusumma 31.12.	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
miljoonaa euroa	tilinpäätös						
Liikenne- ja viestintäministeriö	1 519	680	650	650	650	650	650
Ajoneuvohallintokeskus	22	23	30	29	27	25	23
Tiehallinto	14 726	14 528	14 600	14 683	14 596	14 438	14 320
Merenkulkulaitos	262	268	273	265	262	249	237
Ratahallintokeskus	3 063	3 132	3 230	3 191	3 206	3 144	3 185
Rautatievirasto	2	2	0	0	0	0	0
Ilmailuhallinto	0	0	0	0	0	0	0
Viestintävirasto	12	11	11	11	11	11	11
Ilmatieteen laitos	11	10	10	12	12	12	11
Merentutkimuslaitos	8	8	8	7	6	5	4
<b>Yhteensä</b>	<b>19 625</b>	<b>18 662</b>	<b>18 812</b>	<b>18 848</b>	<b>18 770</b>	<b>18 534</b>	<b>18 441</b>

[illegible]

19.12.2007 (1 000 euroa)			PERUSLASKELMA				KEHITTÄMISVAIHTOEHTO			
	TA 2007	TA 2008	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
<b>30. Liikenteen tukeminen ja ostopalvelut</b>	<b>97 160</b>	<b>159 386</b>	<b>202 709</b>	<b>205 209</b>	<b>205 309</b>	<b>173 809</b>	<b>202 709</b>	<b>205 209</b>	<b>205 309</b>	<b>173 809</b>
42. Valtionavustus koulutuksesta	841	841	841	841	841	841	841	841	841	841
43. Meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyvyn parantaminen		55 750	94 773	94 773	94 773	94 773	94 773	94 773	94 773	94 773
50. Lästimaksuista suoritettavat avustukset	953	953	953	953	953	953	953	953	953	953
51. Luotsauksen hintatuki	4 200	4 200	4 200	4 200	4 200	4 200	4 200	4 200	4 200	4 200
63. Joukkoliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen	52 999	58 175	62 675	65 175	65 175	65 175	62 675	65 175	65 175	65 175
64. Saariston yhteysalusliikenne-palvelujen ostot ja kehittäminen	7 767	8 067	7 867	7 867	7 867	7 867	7 867	7 867	7 867	7 867
65. Junien kaukoliikenteen osto	30 400	31 400	31 400	31 400	31 500	0	31 400	31 400	31 500	0
<b>40. Viestintäpalvelut ja -verkot sekä viestinnän tukeminen</b>	<b>19 483</b>	<b>26 590</b>	<b>27 345</b>	<b>27 345</b>	<b>27 345</b>	<b>27 345</b>	<b>27 345</b>	<b>27 345</b>	<b>27 345</b>	<b>27 345</b>
01. Viestintäviraston toimintamenot	5 219	6 090	6 845	6 845	6 845	6 845	6 845	6 845	6 845	6 845
42. Sanomalehdistön tuki	14 264	18 500	18 500	18 500	18 500	18 500	18 500	18 500	18 500	18 500
44. Valtionavustus suomalaisten televisio- ja radio-ohjelmien lähettämiseen ulkomaille		2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
<b>50. Tutkimus</b>	<b>38 777</b>	<b>40 217</b>	<b>40 253</b>	<b>40 092</b>	<b>38 657</b>	<b>38 657</b>	<b>41 851</b>	<b>43 230</b>	<b>45 323</b>	<b>45 859</b>
01. Ilmatieteen laitoksen toimintamenot	30 278	31 422	31 724	31 597	30 192	30 192	32 722	33 935	35 658	36 294
02. Merentutkimuslaitoksen toimintamenot	8 499	8 795	8 529	8 495	8 465	8 465	9 129	9 295	9 665	9 565
<b>60. Liiketoiminta</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
87. Varustamoliikelaitos (ei määrärahaa)										
88. Luotsausliikelaitos (ei määrärahaa)										
89. Ilmailulaitos (ei määrärahaa)										
<b>Hallinnonala yhteensä</b>	<b>1 749 570</b>	<b>2 094 647</b>	<b>2 085 379</b>	<b>2 100 002</b>	<b>2 051 295</b>	<b>2 065 522</b>	<b>2 088 563</b>	<b>2 103 817</b>	<b>2 059 271</b>	<b>2 074 134</b>
<b>Hallinnonala yhteensä, ilman arvonnalisäveromenoja</b>	<b>1 473 305</b>	<b>1 792 334</b>	<b>1 766 026</b>	<b>1 775 914</b>	<b>1 730 169</b>	<b>1 760 269</b>	<b>1 767 974</b>	<b>1 779 452</b>	<b>1 737 585</b>	<b>1 768 221</b>

## Liite 2: Liikenneverkkojen palvelutaso

	2006 TOTEUTUMA	2008 TAVOITE/ ARVIO	2009 TTS-PERUS- LASKELMA	2012 TTS-PERUS- LASKELMA
<b>Toimiva liikennejärjestelmä edistää hyvinvointia ja elinkeinoelämän kilpailukykyä varmistamalla toimivat matka- ja kuljetusketjut.</b>				
Maanteiden pituus (km)	78 189	78 250	78 300	78 450
Maanteiden päällystepituus (km)	50 760	50 850	50 900	51 050
Kevyen liikenteen väylien pituus (km)	5 392	5 600	5 700	6 000
Maantiesiltojen lukumäärä	14 314	14 400	14 430	14 500
Rataverkon pituus / liikennöidyn rataverkon pituus (km)	5 905/5 795	5 924/5 814	5 924/5 735	5 795/5 491
Kauppamerenkulun väyläkilometrit	4 074	3 942	3 912	3 912
Muun vesiliikenteen väyläkilometrit	12 238	12 319	12 299	12 289
Talvisatamien määrä (kpl)	23	23	23	23
Jäänmurtopalvelujen odotusaika, enintään (h)	3,3	3,5	3,5	3,5
Ilman odotusta läpipäässeiden alusten osuus (%)	93,2	90–95	90–95	90–95
Sujuva ja turvallinen tieliikenteen ydinverkko (%)	75	73	70	63
Nopean ( $\geq 160$ km) rataverkon pituus (henkilöliikenne; km)	675	675	675	825
25 tonnin verkon pituus (tavaraliikenne; km)	378	397	397	794
Tienkäyttäjien tyytyväisyys pääteiden tilaan (asteikolla 1–5)	3,66	3,6	–	3,6
Tienkäyttäjien tyytyväisyys muun tieverkon tilaan (asteikolla 1–5)	2,96	3,0	–	3,0
Huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä (km)	3 396	3 400	3 300	2 800
Huonokuntoisten sorateiden määrä (km)	2 859	2 850	2 980	3 420
Huonokuntoisten kevyen liikenteen väylien määrä (km)	253	240	250	250
Huonokuntoisten siltojen määrä (kpl)	1 080	850	800	650
Painorajoitusten määrä (km)	579	900	850	900
Rataverkon kuntoindeksi (100 = hyvä kunto)	89	88	87	85
Yli-ikäinen päällysrakenne (km)				
• kiskot	1 524	1 440	1 290	940
• ratapölkkyt	1 300	1 250	1 150	720
Radanpidosta johtuvat viivästykset (% kaukoliikenteen junista myöhässä määräasemalla yli viisi minuuttia)	4	5	5	5
Radan huonosta kunnosta johtuvat liikennerajoitukset (km)	302	540	580	420
Kauppamerenkulun huonokuntoiset väylät (km)	587	542	550	550



	2006 TOTEUTUMA	2008 TAVOITE/ ARVIO	2009 TTS-PERUS- LASKELMA	2012 TTS-PERUS- LASKELMA
<b>Liikenneturvallisuus parhaiden EU-maiden tasolle.</b>				
Tieliikenteessä kuolleiden määrä	251	270	260	230
Liikennekuolemat kauppamerenkulun väylillä	0	0	0	0
Junaonnettomuuksissa kuolleet matkustajat	0	0	0	0
Henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemä tienpidon toimin	56	75	57	51
Käytössä olevien tasoristeysten määrä valtion liikennöidyllä rataverkolla yhteensä (kpl)	3 715	3 559	3 464	3 057
Varoituslaitteilla varustettujen tasoristeysten osuus kaikista tasoristeyksistä valtion liikennöidyllä rataverkolla (%)	20	21	22	25
Tasoristeystonnettomuuksien määrä valtion rataverkolla	60	40	40	40
Merenmittausten uudistaminen tärkeimmiltä kuljetusreiteiltä (toteutusaste %)	42	55	63	86
Suomen sijoittuminen viiden parhaimman maan joukkoon vähiten pysäytettyjen alusten listalla	3	5	5	5
Suomen aluevesillä ja suomalaisille aluksille tapahtuneet onnettomuudet, enintään (neljän vuoden keskiarvo)	43	41	41	40
<b>Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä sekä terveyteen ja luontoon aiheuttamia haittoja vähennetään.</b>				
Liikenteen CO <sub>2</sub> -päästöt (1990=100)	109	110	111	111
Liikenteen hiukkaspäästöt (1990=100)	34	29	27	23
Rautatiekuljetusten osuus kotimaan tavaraliikenteen suoritteesta (%)	25	25	25	24
Rautateiden kulkutapaosuus kotimaan henkilöliikenteen suoritteesta (%)	5	5	5	4
Sähköistetyn radan osuus rataverkolla (%)	52	52	52	52
Yli 55 dB (A):n tieliikenteen melulle altistuneiden määrä	363 000	369 000	372 000	381 000
Yli 55 dB (A):n junaliikenteen melulle altistuneiden määrä <sup>3</sup>		43 900	43 600	43 100
RHK:n ja yhteishankkeiden avulla melulta suojattujen henkilöiden määrä (hlöä/vuosi)		100	300	100
Suolan käyttö liukkauden torjunnassa maanteilla (tn)	83 000	85 000	85 000	85 000
Kiireellinen pohjavesien suojaustarve maanteilla (km)	116	109	107	96

<sup>3</sup> Tunnusluku laskettu nykyisten asukasmäärien mukaan

**Liite 3: Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastot, laitokset ja liikelaitokset**

## Virastot ja laitokset

**Ajoneuvohallintokeskus** vastaa ajoneuvoihin ja kuljettajiin liittyvistä viranomaistehtävistä ja kilpailuttaa tai järjestää palveluja, joilla edistetään ajoneuvoliikenteen turvallisuutta ja ympäristöystävällisyyttä. Se vastaa ajoneuvojen ja ajokorttien rekisteröinnistä sekä autokoulujen valvonnasta ja hoitaa kuljettajantutkintoihin ja ajoneuvojen katsastuksen valvontaan liittyviä tehtäviä. Se vastaa myös vaarallisten aineiden tie- ja rautatiekuljetuksiin liittyvistä turvallisuusneuvonantajan koosteesta ja todistuksesta.

**Ilmailuhallinnon** tehtävänä on hoitaa ilmailun turvallisuuteen ja siviili-ilmailun turvaamiseen kuten ilma-aluksiin, ilmailussa toimivaan henkilöstöön, lentoasemiin ja lennonvarmistukseen liittyviä tehtäviä ja osallistua ilmailun kansainväliseen yhteistyöhön. Ilmailuhallinto antaa ilmailua koskevat kansainvälisiin standardeihin ja suosituksiin pohjautuvat määräykset.

**Ilmatieteen laitos** hankkii tietoa Suomen ilmastosta ja ilmakehän laadusta, hoitaa sääpalvelua sekä suorittaa tutkimusta ilmatieteen, ilmanlaadun, ilmastomuutoksen ja avaruustutkimuksen alueilla. Laitos edistää toiminnallaan elinkeinotoimintaa ja yleisen turvallisuuden ylläpitämistä.

**Merenkulkulaitos** vastaa kauppamerenkulun ja muun vesiliikenteen perustoimintaedellytysten ylläpitämisestä ja kehittämisestä. Merenkulkulaitos huolehtii meriturvallisuuteen, väylänpitoon, talvimerenkulun avustamiseen, meriliikenteen ohjaukseen, merikartoitukseen ja saariston yhteysalusliikenteeseen kuuluvista viranomais- ja tilaajatehtävistä sekä luotsaustoiminnan viranomaistehtävistä. Merenkulkulaitoksella on omaa tuotantoa väylänpidossa ja merikartoituksessa. Muilta osin Merenkulkulaitos hankkii merenkulun varmistamiseen tarvittavat tuotannolliset palvelut alan yrityksiltä ja liikelaitoksilta.

**Merentutkimuslaitos** suorittaa maamme ympäröivien merien luonnontieteellisiin ominaisuuksiin ja ilmiöihin sekä muuta meriin liittyvää tutkimustoimintaa pääasiassa Itämerellä sekä Suomen kannalta tärkeissä kysymyksissä arktisilla ja antarktisisilla merialueilla. Laitoksen asiantuntemusta käytetään liikenteen ja muun elinkeinotoiminnan tukemiseksi ja meriympäristön hoidon ja suojelun edellyttämien toimenpiteiden pohjaksi.

**Ratahallintokeskus** huolehtii radanpidosta ja toimii radanpidon omaisuuden haltijana. Se huolehtii rataverkon ylläpitämisestä ja kehittämisestä osana liikennejärjestelmää sekä radanpitoon liittyvistä viranomaistehtävistä. Virasto hankkii radanpitoon liittyvät tuotannolliset palvelut ja tuotteet ulkopuolisilta.

**Rautatievirasto** valvoo ja kehittää rautatieliikenteen ja radanpidon turvallisuutta. Se vastaa rautatiealan teknisestä norminannosta ja toimii alan lupaviranomaisena sekä huolehtii toimialansa kansainvälisestä yhteistyöstä. Virasto valvoo alan toimijoiden toimintaedellytysten tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä sekä ratkaisee mahdolliset toimijoiden väliset erimielisyydet.

**Tiehallinto** hallinnoi, ylläpitää ja kehittää yleisiä teitä sekä tieliikenteen palveluja osana liikennejärjestelmää sekä huolehtii osaltaan tieliikennejärjestelmän tutkimus-, kehittämis- ja asiantuntijatehtävistä. Se hankkii tienpitoon liittyvät tuotannolliset palvelut ja tuotteet ulkopuolisilta.

**Viestintävirasto** on sähköistä viestintää ja tietoyhteiskunnan palveluja edistävä ja valvova viranomainen. Se hoitaa viestinnän yksityisyyden suojan, tietoturvallisuuden ja varmennepalvelujen viranomaistehtäviä, ohjaa radiotaajuuksien käyttöä, antaa teknisiä määräyksiä ja koordinoi kansallista standardointia, valvoo viestintäverkkojen toimivuutta ja turvallisuutta, ohjaa televerkkojen numerointia ja myöntää internetin.fi-juuren alaiset verkkotunnukset. Viraston tehtäviin kuuluu viestintämarkkinoiden toimivuuden varmistaminen seuraamalla yritysten hinnoittelun ja toimintavelvoitteiden toteutumista. Viraston tehtäviin kuuluu myös valtion televisio- ja radiorahastolain mukainen maksuhallinto sekä televisio- ja radiotoiminnan sisällön lainmukaisuuden valvonta. Viraston vastuulla on myös posti-toiminnan valvonta.

## Hallinnonalan liikelaitosten ja yhtiöiden toimialakuvaus

**Ilmailulaitos Finavia** on valtion liikelaitos, joka tuottaa lentokenttä- ja lennonvarmistuspalveluja sekä harjoittaa muuta toimialaansa liittyvää liiketoimintaa.

**Luotsausliikelaitos Finnpiilot** tukee toiminnallaan vesiliikenteen turvallisuutta, toimintaedellytyksiä ja kehittämistä luotsauspalveluilla.

**Varustamoliikelaitos Finstaship** tuottaa vesiliikenteelle jäänmurtopalveluja, monitoimialusten erikoispalveluja, väylähoito- ja öljyntorjuntapalveluja sekä yhteysalusliikennepalveluja. Liikelaitos operoi myös saariston yhteysalusliikennettä.









Liikenne- ja viestintäministeriö  
PL 31  
00023 Valtioneuvosto  
Puhelin (09) 160 02  
[www.lvm.fi](http://www.lvm.fi)